

Porto, ultimi passi per la realizzazione dell'Antemurale

Agli "Alti fondali" arrivato il pontone della Sales

Gavino Masia Porto Torres Il pontone "Luca" della ditta Sales, che ha vinto l'appalto per i lavori del porto, ha ormeggiato nella banchina degli Alti fondali per avviare gli interventi finali previsti dal decreto di Valutazione di impatto ambientale per la realizzazione dell'Antemurale. L'opera portuale più costosa per riqualificare lo scalo turritano, oltre 30 milioni di euro, entra finalmente nelle fasi finali: è infatti prevista, in accordo con l'Ente Parco dell'Asinara, l'attività di posizionamento dei dissuasori antistrascico e dei moduli per il ripopolamento della fauna ittica. I primi, una ventina in tutto, sono realizzati interamente in cemento e verranno posizionati nelle acque del Parco e in prossimità degli specchi acquee che ospitano le 140mila talee di posidonia reimpiantate nel 2023. I 75 moduli, sempre in cemento stampato in 3D, saranno invece sistemati nell'area del parco marino per ampliare l'habitat naturale delle specie presenti, favorendone così la proliferazione e la salvaguardia. Si tratta dell'ultimo passaggio della lunga attività di adempimento alle 22 prescrizioni previste dai ministeri dell'Ambiente e della Cultura - con provvedimento del febbraio 2018 - a mitigazione dell'impatto dei lavori di realizzazione dell'opera: iter che si aggiunge alle altrettanto numerose attività di monitoraggio che accompagnano tutte le fasi di realizzazione dell'Antemurale. Dal 12 maggio scorso e fino al 30 giugno, inoltre, è in corso l'opera di bonifica bellica commissionata alla Subservice Srl su un'area di 30mila metri quadri del porto commerciale. Ed è preparatoria allo spianamento dei fondali per l'imbasamento dei cassoni. Per quanto riguarda l'intervento per lo spostamento del fortino militare e della statua della Madonnina - propedeutico all'avvio dei lavori di resecazione della banchina degli Alti fondali per una lunghezza di 80 metri - l'Autorità di sistema portuale è invece in attesa dell'ennesima approvazione del progetto da parte della Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio. Solo a conclusione di questi interventi, si procederà dunque con la produzione e la posa dei cassoni per l'allungamento della diga. «Siamo finalmente giunti all'ultima fase di adempimento alle diverse prescrizioni ministeriali - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna -, una attività tecnicamente complessa ed estremamente lunga nelle tempistiche di realizzazione: e anche, aspetto non secondario, onerosa per le nostre casse. Un iter lungo 7 anni, che è stato condotto quasi in sordina e che non era quindi visibile all'esterno. Il tutto ha purtroppo attirato accuse tanto gratuite quanto ingenerose nei confronti dell'Ente, che respingiamo decisamente ai mittenti. Entro fine giugno, una volta conclusa la bonifica bellica, si passerà alla fase di lavorazione più pesante del cantiere, con gli spianamenti dei fondali per la posa dei cassoni, la cui produzione verrà avviata non appena ottenuto il via libera definitivo dagli enti di controllo preposti».



Porto Torres, avviati gli interventi finali per antemurale in porto

Via a sistemi di protezione ambientale per parco Asinara

Avviati gli interventi finali per l'antemurale di Porto Torres: via alla sistemazione dei dispositivi antistrascico e dei moduli di ripopolamento nel Parco dell'Asinara. Si tratta delle prescrizioni previste dal decreto Via. I dispositivi antistrascico sono circa venti, realizzati interamente in cemento: verranno posizionati nelle acque del Parco nazionale e in prossimità degli specchi acquei che ospitano le 140 mila talee di posidonia reimpiantate nel 2023. I 75 moduli, sempre in cemento stampato in 3D, saranno, invece, sistemati nell'area del parco marino per ampliare l'habitat naturale delle specie presenti, favorendone così la proliferazione e la salvaguardia. Contestualmente, dal 12 maggio scorso e fino al 30 giugno prossimo, è in corso l'opera di bonifica bellica, commissionata alla Subservice Srl, su un'area di 30mila metri quadri del porto commerciale, preparatoria allo spianamento dei fondali per l'imbasamento dei cassoni. Per quanto riguarda, invece, l'intervento per lo spostamento del fortino militare e della statua della Madonna, propedeutico all'avvio dei lavori di resecazione, per una lunghezza di 80 metri, della banchina alti fondali, l'AdSP è in attesa dell'ennesima approvazione del progetto da parte della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio. "Siamo finalmente giunti all'ultima fase di adempimento alle 22 prescrizioni ministeriali - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna -, una attività tecnicamente complessa, estremamente lunga nelle tempistiche di realizzazione e, aspetto non secondario, onerosa per le nostre casse. Un iterlungo 7 anni, condotto quasi in sordina e, pertanto, non visibile all'esterno, che ha purtroppo attirato accuse tanto gratuite quanto ingenerose nei confronti dell'Ente, che respingiamo decisamente ai mittenti".

AdSP Mare di Sardegna: avviati interventi finali per Antemurale di Porto Torres

(FERPRESS) Porto Torres, 3 GIU Con l'arrivo, a Porto Torres, del pontone della Sales, l'AdSP del Mare di Sardegna parte il completamento dell'ultima delle prescrizioni previste dal Decreto Via per la realizzazione dell'Antemurale di Porto Torres. Sabato scorso, il pontone Luca ha ormeggiato alla banchina Alti Fondali per avviare, in accordo con l'Ente Parco dell'Asinara, l'attività di posizionamento dei dissuasori antistrascico e dei moduli per il ripopolamento della fauna ittica. I primi, una ventina in tutto, realizzati interamente in cemento, verranno posizionati nelle acque del Parco nazionale e in prossimità degli specchi acquei che ospitano le 140 mila talle di posidonia reimpiantate nel 2023. I 75 moduli, sempre in cemento stampato in 3D, saranno, invece, sistemati nell'area del parco marino per ampliare l'habitat naturale delle specie presenti, favorendone così la proliferazione e la salvaguardia. Ultimo passaggio, dunque, della lunga, complessa e, soprattutto, onerosa attività di adempimento a ben 22 prescrizioni previste, con apposito provvedimento del mese di febbraio 2018, dai Ministeri dell'Ambiente e della Cultura a mitigazione dell'impatto dei lavori di realizzazione dell'opera. Iter che si aggiunge alle altrettanto numerose attività di monitoraggio che accompagnano tutte le fasi di realizzazione dell'Antemurale. Contestualmente, dal 12 maggio scorso e fino al 30 di giugno prossimo, è in corso l'opera di bonifica bellica, commissionata alla Subservice Srl, su un'area di 30 mila metri quadri del porto commerciale, preparatoria allo spianamento dei fondali per l'imbasamento dei cassoni. Per quanto riguarda, invece, l'intervento per lo spostamento del fortino militare e della statua della Madonna, propedeutico all'avvio dei lavori di resecazione, per una lunghezza di 80 metri, della banchina Alti fondali, l'AdSP è in attesa dell'ennesima approvazione del progetto da parte della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio. Solo a conclusione dei suddetti interventi si procederà con la produzione e la posa dei cassoni per l'allungamento della diga. Siamo finalmente giunti all'ultima fase di adempimento alle 22 prescrizioni ministeriali spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, una attività tecnicamente complessa, estremamente lunga nelle tempistiche di realizzazione e, aspetto non secondario, onerosa per le nostre casse. Un iter lungo 7 anni, condotto quasi in sordina e, pertanto, non visibile all'esterno, che ha purtroppo attirato accuse tanto gratuite quanto ingenerose nei confronti dell'Ente, che respingiamo decisamente ai mittenti. Entro fine giugno, una volta conclusa la bonifica bellica, si passerà alla fase di lavorazione più pesante del cantiere, con gli spianamenti dei fondali per la posa dei cassoni, la cui produzione verrà avviata non appena ottenuto il via libera definitivo dagli enti di controllo preposti.



Avviati gli interventi finali previsti dalle prescrizioni del Decreto Via per l'Antemurale di Porto Torres

Con l'arrivo, a Porto Torres, del pontone della Sales, l'AdSP del Mare di Sardegna parte il completamento dell'ultima delle prescrizioni previste dal Decreto Via per la realizzazione dell'Antemurale di Porto Torres. Sabato scorso, il pontone "Luca" ha ormeggiato alla banchina Alti Fondali per avviare, in accordo con l'Ente Parco dell'Asinara, l'attività di posizionamento dei dissuasori antistrascico e dei moduli per il ripopolamento della fauna ittica. I primi, una ventina in tutto, realizzati interamente in cemento, verranno posizionati nelle acque del Parco nazionale e in prossimità degli specchi acquei che ospitano le 140 mila talee di posidonia reimpiantate nel 2023. I 75 moduli, sempre in cemento stampato in 3D, saranno, invece, sistemati nell'area del parco marino per ampliare l'habitat naturale delle specie presenti, favorendone così la proliferazione e la salvaguardia. Ultimo passaggio, dunque, della lunga, complessa e, soprattutto, onerosa attività di adempimento a ben 22 prescrizioni previste, con apposito provvedimento del mese di febbraio 2018, dai Ministeri dell'Ambiente e della Cultura a mitigazione dell'impatto dei lavori di realizzazione dell'opera. Iter che si aggiunge alle altrettanto numerose attività di monitoraggio che accompagnano tutte le fasi di realizzazione dell'Antemurale. Contestualmente, dal 12 maggio scorso e fino al 30 di giugno prossimo, è in corso l'opera di bonifica bellica, commissionata alla Subservice Srl, su un'area di 30 mila metri quadri del porto commerciale, preparatoria allo spianamento dei fondali per l'imbasamento dei cassoni. Per quanto riguarda, invece, l'intervento per lo spostamento del fortino militare e della statua della Madonna, propedeutico all'avvio dei lavori di resecazione, per una lunghezza di 80 metri, della banchina Alti fondali, l'AdSP è in attesa dell'ennesima approvazione del progetto da parte della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio. Solo a conclusione dei suddetti interventi si procederà con la produzione e la posa dei cassoni per l'allungamento della diga. "Siamo finalmente giunti all'ultima fase di adempimento alle 22 prescrizioni ministeriali - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna -, una attività tecnicamente complessa, estremamente lunga nelle tempistiche di realizzazione e, aspetto non secondario, onerosa per le nostre casse. Un iter lungo 7 anni, condotto quasi in sordina e, pertanto, non visibile all'esterno, che ha purtroppo attirato accuse tanto gratuite quanto ingenerose nei confronti dell'Ente, che respingiamo decisamente ai mittenti. Entro fine giugno, una volta conclusa la bonifica bellica, si passerà alla fase di lavorazione più pesante del cantiere, con gli spianamenti dei fondali per la posa dei cassoni, la cui produzione verrà avviata non appena ottenuto il via libera definitivo dagli enti di controllo preposti".



03 giugno 2025. Aggiornato alle 16,09

Informazioni Marittime

Porto Torres si prepara alla costruzione dell'antemurale

Sabato scorso il pontone "Luca" ha ormeggiato sugli Alti Fondali in vista del posizionamento dei dissuasori antistrascico. Con l'arrivo a Porto Torres del pontone della Sales, l'Autorità di sistema portuale (Adsp) della Sardegna avvia il completamento dell'ultima delle prescrizioni previste dal "Decreto Via" per la realizzazione dell'antemurale di Porto Torres. Sabato scorso il pontone Luca ha ormeggiato alla banchina Alti Fondali per avviare, in accordo con l'Ente Parco dell'Asinara, l'attività di posizionamento dei dissuasori antistrascico e dei moduli per il ripopolamento della fauna ittica. I primi, una ventina in tutto, realizzati interamente in cemento, verranno posizionati nelle acque del Parco nazionale e in prossimità degli specchi acquei che ospitano le 140 mila talee di posidonia reimpiantate nel 2023. I 75 moduli, sempre in cemento stampato in 3D, saranno, invece, sistemati nell'area del parco marino per ampliare l'habitat naturale delle specie presenti, favorendone così la proliferazione e la salvaguardia. Ultimo passaggio, dunque, della lunga, complessa e onerosa attività di adempimento a ben 22 prescrizioni previste, con apposito provvedimento del mese di febbraio 2018, dai Ministeri dell'Ambiente e della Cultura a mitigazione dell'impatto dei lavori di realizzazione dell'opera. Iter che si aggiunge alle altrettanto numerose attività di monitoraggio che accompagnano tutte le fasi di realizzazione dell'Antemurale. Contestualmente, dal 12 maggio scorso e fino al 30 di giugno prossimo, è in corso l'opera di bonifica bellica, commissionata alla Subservice Srl, su un'area di 30 mila metri quadri del porto commerciale, preparatoria allo spianamento dei fondali per l'imbasamento dei cassoni. Per quanto riguarda, invece, l'intervento per lo spostamento del fortino militare e della statua della Madonna, propedeutico all'avvio dei lavori di resecazione, per una lunghezza di 80 metri, della banchina Alti fondali, l'AdSP è in attesa dell'ennesima approvazione del progetto da parte della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio. Solo a conclusione dei suddetti interventi si procederà con la produzione e la posa dei cassoni per l'allungamento della diga. "Siamo finalmente giunti all'ultima fase di adempimento alle 22 prescrizioni ministeriali - spiega Massimo Deiana, presidente dell'Adsp della Sardegna -, una attività tecnicamente complessa, estremamente lunga nelle tempistiche di realizzazione e, aspetto non secondario, onerosa per le nostre casse. Un iter lungo 7 anni, condotto quasi in sordina e, pertanto, non visibile all'esterno, che ha purtroppo attirato accuse tanto gratuite quanto ingenerose nei confronti dell'Ente, che respingiamo decisamente ai mittenti. Entro fine giugno, una volta conclusa la bonifica bellica, si passerà alla fase di lavorazione più pesante del cantiere, con gli spianamenti dei fondali per la posa dei cassoni, la cui produzione verrà avviata non appena ottenuto il via libera definitivo dagli enti di controllo preposti".

Avviati gli interventi finali per l'Antemurale di Porto Torres

Iniziato il posizionamento dei dispositivi antistrascico e dei moduli di ripopolamento nel Parco dell'Asinara

Con l'arrivo, a Porto Torres, del pontone della Sales, l'AdSP del Mare di Sardegna parte il completamento dell'ultima delle prescrizioni previste dal Decreto Via per la realizzazione dell'Antemurale di Porto Torres. Sabato scorso, il pontone "Luca" ha ormeggiato alla banchina Alti Fondali per avviare, in accordo con l'Ente Parco dell'Asinara, l'attività di posizionamento dei dissuasori antistrascico e dei moduli per il ripopolamento della fauna ittica. I primi, una ventina in tutto, realizzati interamente in cemento, verranno posizionati nelle acque del Parco nazionale e in prossimità degli specchi acquei che ospitano le 140 mila talee di posidonia reimpiantate nel 2023. I 75 moduli, sempre in cemento stampato in 3D, saranno, invece, sistemati nell'area del parco marino per ampliare l'habitat naturale delle specie presenti, favorendone così la proliferazione e la salvaguardia. Ultimo passaggio, dunque, della lunga, complessa e, soprattutto, onerosa attività di adempimento a ben 22 prescrizioni previste, con apposito provvedimento del mese di febbraio 2018, dai Ministeri dell'Ambiente e della Cultura a mitigazione dell'impatto dei lavori di realizzazione dell'opera. Iter che si aggiunge alle altrettanto numerose attività di monitoraggio che accompagnano tutte le fasi di realizzazione dell'Antemurale. Contestualmente, dal 12 maggio scorso e fino al 30 di giugno prossimo, è in corso l'opera di bonifica bellica, commissionata alla Subservice Srl, su un'area di 30 mila metri quadri del porto commerciale, preparatoria allo spianamento dei fondali per l'imbasamento dei cassoni. Per quanto riguarda, invece, l'intervento per lo spostamento del fortino militare e della statua della Madonna, propedeutico all'avvio dei lavori di resecazione, per una lunghezza di 80 metri, della banchina Alti fondali, l'AdSP è in attesa dell'ennesima approvazione del progetto da parte della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio. Solo a conclusione dei suddetti interventi si procederà con la produzione e la posa dei cassoni per l'allungamento della diga. " Siamo finalmente giunti all'ultima fase di adempimento alle 22 prescrizioni ministeriali - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna -, una attività tecnicamente complessa, estremamente lunga nelle tempistiche di realizzazione e, aspetto non secondario, onerosa per le nostre casse. Un iter lungo 7 anni, condotto quasi in sordina e, pertanto, non visibile all'esterno, che ha purtroppo attirato accuse tanto gratuite quanto ingenerose nei confronti dell'Ente, che respingiamo decisamente ai mittenti. Entro fine giugno, una volta conclusa la bonifica bellica, si passerà alla fase di lavorazione più pesante del cantiere, con gli spianamenti dei fondali per la posa dei cassoni, la cui produzione verrà avviata non appena ottenuto il via libera definitivo dagli enti di controllo preposti ".

Porto Torres, completata l'ultima prescrizione ambientale per l'Antemurale

PORTO TORRES Posizionati i dispositivi antistrascico e i moduli di ripopolamento nel Parco dell'Asinara. Entro fine giugno via alla posa dei cassoni. Dopo sette anni di adempimenti tecnici e ambientali, il progetto per l'Antemurale di Porto Torres entra finalmente nella sua fase operativa. Con l'arrivo del pontone Luca della Sales alla banchina Alti Fondali, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha avviato l'ultimo degli interventi previsti dalle 22 prescrizioni contenute nel Decreto VIA del 2018, approvato dai Ministeri dell'Ambiente e della Cultura. Al centro di questa fase conclusiva, il posizionamento in accordo con l'Ente Parco dell'Asinara di una ventina di dissuasori antistrascico e di 75 moduli in cemento 3D per il ripopolamento della fauna marina. I dissuasori saranno collocati nei pressi delle zone in cui, nel 2023, sono state reimpiantate circa 140 mila talee di posidonia oceanica, mentre i moduli verranno sistemati nel parco marino per ricreare habitat favorevoli alla proliferazione delle specie ittiche autoctone. Un'operazione tanto delicata quanto onerosa, che segna la conclusione di un iter ambientale e progettuale tra i più articolati in ambito portuale. Siamo finalmente giunti all'ultima fase di adempimento alle 22 prescrizioni ministeriali ha dichiarato Massimo Deiana, presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna un'attività tecnicamente complessa, estremamente lunga nelle tempistiche e molto impegnativa anche sul piano finanziario. In parallelo è in corso, dal 12 maggio e fino al 30 giugno, una bonifica bellica su un'area di 30 mila metri quadri del porto commerciale, propedeutica allo spianamento dei fondali per l'imbasamento dei cassoni. L'intervento è affidato alla Subservice Srl. Resta in attesa di autorizzazione dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio il progetto per lo spostamento del fortino militare e della statua della Madonna, necessario per avviare la resecazione di circa 80 metri della banchina Alti Fondali. Solo una volta conclusi questi passaggi tecnici e autorizzativi sarà possibile procedere alla produzione e alla posa dei cassoni, passaggio cruciale per l'effettivo allungamento della diga foranea. Un percorso lungo, spesso condotto in sordina, che ha attirato critiche infondate e ingenerose ha sottolineato Deiana ma che oggi ci permette di entrare nella fase di cantiere vera e propria. Una svolta importante per Porto Torres e per il sistema portuale sardo nel suo complesso.

Porto Torres, al porto entrano nel vivo i lavori per l'Antemurale

Contestualmente, dal 12 maggio scorso e fino al 30 di giugno prossimo, è in corso l'opera di bonifica bellica

Sono in fase di completamento gli interventi propedeutici all'avvio della realizzazione dell'Antemurale di Ponente, la diga di prolungamento che mette in sicurezza il porto di Porto Torres dal moto ondoso e facilita la manovra delle navi. Con l'arrivo del pontone della Sales, la società che ha vinto l'appalto per circa 40 milioni di euro per conto dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, parte il completamento dell'ultima delle prescrizioni previste dal Decreto Via per la realizzazione della infrastruttura più importante dello scalo turritano. Sabato scorso, il pontone "Luca" ha ormeggiato alla banchina Alti Fondali per avviare, in accordo con l'Ente Parco dell'Asinara, l'attività di posizionamento dei dissuasori antistrascicoe dei moduli per il ripopolamento della fauna ittica. I primi, una ventina in tutto, realizzati interamente in cemento, verranno posizionati nelle acque del Parco nazionale e in prossimità degli specchi acquei che ospitano le 140 mila talee di posidonia reimpiantate nel 2023. I 75 moduli, sempre in cemento stampato in 3D, saranno, invece, sistemati nell'area del parco marino per ampliare l'habitat naturale delle specie presenti, favorendone così la proliferazione e la salvaguardia. Ultimo passaggio, dunque, della lunga, complessa e, soprattutto, onerosa attività di adempimento a ben 22 prescrizioni previste, con apposito provvedimento del mese di febbraio 2018, dai Ministeri dell'Ambiente e della Cultura a mitigazione dell'impatto dei lavori di realizzazione dell'opera. Iter che si aggiunge alle altrettanto numerose attività di monitoraggio che accompagnano tutte le fasi di realizzazione dell'Antemurale. Contestualmente, dal 12 maggio scorso e fino al 30 di giugno prossimo, è in corso l'opera di bonifica bellica, commissionata alla SubserviceSrl, su un'area di 30 mila metri quadri del porto commerciale, preparatoria allo spianamento dei fondali per l'imbasamento dei cassoni. Per quanto riguarda, invece, l'intervento per lo spostamento del fortino militare e della statua della Madonna, propedeutico all'avvio dei lavori di resecazione, per una lunghezza di 80 metri, della banchina Alti fondali, l'AdSP è in attesa dell'ennesima approvazione del progetto da parte della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio. Solo a conclusione dei suddetti interventi si procederà con la produzione e la posa dei cassoni per l'allungamento della diga. «Siamo finalmente giunti all'ultima fase di adempimento alle 22 prescrizioni ministeriali – spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna –, una attività tecnicamente complessa, estremamente lunga nelle tempistiche di realizzazione e, aspetto non secondario, onerosa per le nostre casse. Un iter lungo 7 anni, condotto quasi in sordina e, pertanto, non visibile all'esterno, che ha purtroppo attirato accuse tanto gratuite quanto ingenerose nei confronti dell'Ente, che respingiamo decisamente ai mittenti. Entro fine giugno, una volta conclusa la bonifica bellica, si passerà alla fase di lavorazione più pesante del cantiere, con gli spianamenti dei fondali per la posa dei cassoni, la cui produzione verrà avviata non appena ottenuto il via libera definitivo dagli enti di controllo preposti».

Al via gli interventi finali per l'antemurale di Porto Torres

Possono avere inizio gli interventi finali per la realizzazione dell'Antemurale di Porto Torres. Sabato scorso, il pontone "Luca" ha ormeggiato alla banchina Alti Fondali per avviare, in accordo con l'Ente Parco dell'Asinara, l'attività di posizionamento dei dissuasori antistrascico e dei moduli per il ripopolamento della fauna ittica. «Siamo finalmente giunti all'ultima fase di adempimento alle 22 prescrizioni ministeriali – spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna -, un'attività tecnicamente complessa, estremamente lunga nelle tempistiche di realizzazione e, aspetto non secondario, onerosa per le nostre casse. Un iter lungo 7 anni, condotto quasi in sordina e, pertanto, non visibile all'esterno, che ha purtroppo attirato accuse tanto gratuite quanto ingenerose nei confronti dell'Ente, che respingiamo decisamente ai mittenti. Entro fine giugno, una volta conclusa la bonifica bellica, si passerà alla fase di lavorazione più pesante del cantiere, con gli spianamenti dei fondali per la posa dei cassoni, la cui produzione verrà avviata non appena ottenuto il via libera definitivo dagli enti di controllo preposti.»

La Uiltrasporti: «Manager scelti senza requisiti, non ci stiamo»

«I ritardi che si stanno accumulando sulla nomina dei nuovi presidenti delle Autorità portuali, uniti alle notizie che continuano a circolare su una riforma portuale pericolosa per la salvaguardia dell'attuale sistema marittimo, rischia di gettare nel caos i nostri scali e di compromettere le tutele costruite negli anni grazie alle parti sociali». Comincia così la nota della Uiltrasporti nazionale che prende posizione sull'incertezza nel governo dei porti. C'è anche l'Autorità della Sardegna nella lista degli enti che vanno a scadenza a breve, ma sulla cui scelta del nuovo presidente nulla si sa. Peraltro: molte delle nomine fatte sinora non soddisfano la sigla confederale, che promette battaglia: «Se si proseguirà a distribuire incarichi senza tenere conto delle competenze dei futuri presidenti, saremo costretti alla mobilitazione». L'avviso è tutto per il dicastero di Matteo Salvini, cui spetta scegliere i nuovi manager, sebbene di concerto con le Regioni, prevede la normativa vigente. «La gestione dei porti deve essere pubblica e affidata, come prevede la legge 84/94, a cittadini dei Paesi membri dell'Unione Europea aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e in quella portuale. È dunque necessario assumere decisioni basate sull'interesse pubblico e sull'efficienza economica, evitando possibili conflitti di interesse in un settore già fortemente caratterizzato da concentrazioni di potere. I porti - conclude la Uiltrasporti - sono il cuore dell'economia del nostro Paese e non si svendono ai privati né tantomeno si consegnano all'inesperienza e all'improvvisazione»



Tortolì. Viene liberato il tratto tra l'accesso all'area dello scalo e il piazzale sterrato

Rocce Rosse, si apre il sipario

Al via la demolizione dell'ex sede della Compagnia Portuale

Quando l'ex sede della Compagnia portuale verrà rasa al suolo sarà come aprire il sipario sulle Rocce Rosse. Entro la prima metà di luglio, il tratto compreso tra l'accesso all'area portuale e il piazzale sterrato verrà liberato in maniera definitiva, restituendo così una cartolina suggestiva allo scalo e al monumento paesaggistico fra i più celebri dell'Isola. L'intervento avviato ieri con l'apertura del cantiere, è il primo passo di un più ampio progetto di rilancio dello scalo di Arbatax. Ai lavori di abbattimento del fabbricato seguirà la rimozione della struttura commerciale che occupa, ormai senza titolo, un'area alla radice del molo di levante. **Nuova prospettiva** Quello di via Lungomare è un fabbricato abbandonato e pericolante, un tempo adibito a uffici della storica Compagnia portuale, a infopoint e servizi igienici (mai entrati in funzione), che costituisce un intralcio all'afflusso nel piazzale per le migliaia di visitatori e, soprattutto, nella stagione estiva, per il pubblico degli eventi artistici. Riqualficazione paesaggistica e maggiore sicurezza per i frequentatori dell'area tra le più suggestive della Sardegna: ecco i due obiettivi dei lavori, aggiudicati dall'Autorità di sistema portuale all'impresa Cavam, per la demolizione dell'edificio. L'importo dell'intervento, caldeggiato dall'amministrazione comunale di Marcello Ladu sin dal suo insediamento (primavera 2023), si aggira intorno ai 120 mila euro. **La crescita** Sul molo di levante verrà realizzato l'edificio polifunzionale dell'area imbarchi, il cui iter di approvazione progettuale si è concluso nei giorni scorsi con il via libera arrivato dalla conferenza di servizi, vincolato alle due demolizioni. La nuova opera, dalle essenziali caratteristiche di amovibilità e smontabilità, si estenderà per 350 metri quadri e ospiterà i servizi essenziali per i passeggeri in transito (bagni e sala d'attesa), un punto ristoro, biglietteria e relativa agenzia marittima, gli uffici degli ormeggiatori e in virtù della vicinanza al porto turistico, attività per il diportismo nautico e per il noleggio delle imbarcazioni. «Con l'avvio dei lavori di demolizione del vecchio fabbricato della Compagnia portuale – ha detto il presidente dell'Authority, Massimo Deiana – procediamo con la riqualficazione, paesaggistica ed operativa, dello scalo di Arbatax che, negli ultimi anni, sta registrando una crescita costante nei traffici e un ordinato sviluppo della nautica da diporto». Roberto Secci



Via alla riqualificazione del piazzale Rocce rosse ad Arbatax

Iniziata la demolizione dell'edificio della compagnia portuale

Riqualificazione paesaggistica e più sicurezza nel piazzale delle Rocce Rosse di Arbatax. Sono i due obiettivi dei lavori, già partiti, per la demolizione della vecchia sede della Compagnia Portuale, aggiudicati dall'AdSP del Mare di Sardegna, per un importo di circa 120mila euro, alla ditta Cavam di Tortolì. Si tratta di fabbricato abbandonato e pericolante, un tempo adibito ad uffici della locale impresa portuale, a info point e servizi igienici mai entrati in funzione. Entro la prima metà di luglio il tratto compreso tra l'accesso all'area portuale ed il piazzale sarà definitivamente liberato. L'intervento è il primo step di un più ampio progetto di rilancio dello scalo ogliastrino. In ottemperanza alle prescrizioni della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio e del Servizio di Tutela del Paesaggio della Sardegna Centrale, ai lavori di abbattimento del fabbricato all'ingresso del piazzale delle Rocce Rosse, seguirà la demolizione e rimozione di una strutta in un'area alla radice del Molo di Levante. Nello stesso punto è prevista la realizzazione dell'edificio polifunzionale dell'area imbarchi. La nuova opera, completamente amovibile e smontabile, si estenderà per circa 350 metri quadri e ospiterà al suo interno i servizi essenziali per i passeggeri in arrivo e partenza (bagni e sala d'attesa), un punto ristoro, biglietteria e relativa agenzia marittima, gli uffici degli ormeggiatori e considerata la vicinanza al porto turistico, attività per il diportismo nautico e per il noleggio imbarcazioni. "Con l'avvio dei lavori di demolizione del vecchio fabbricato della Compagnia portuale, procediamo speditamente con la riqualificazione, paesaggistica ed operativa, dello scalo di Arbatax - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Un primo passaggio necessario che, come previsto dalle prescrizioni della conferenza di servizi, ci consentirà, una volta liberati anche gli spazi alla radice della banchina di Levante, di realizzare una struttura polifunzionale adeguata allo scalo che, negli ultimi anni, sta registrando una crescita costante nei traffici ed un ordinato sviluppo della nautica da diporto".



Parte oggi il cantiere per la demolizione della vecchia sede della Compagnia portuale di Arbatax

Riqualificazione paesaggistica e maggiore sicurezza per i frequentatori dell'area tra le più suggestive della Sardegna, il piazzale delle Rocce Rosse di Arbatax. Sono i due obiettivi dei lavori, partiti questa mattina, per la demolizione della vecchia sede della Compagnia Portuale, aggiudicati dall'AdSP del Mare di Sardegna, per un importo di circa 120 mila euro, alla ditta Cavam di Tortolì. Un fabbricato abbandonato e pericolante, un tempo adibito ad uffici della locale impresa portuale, a info point e servizi igienici mai entrati in funzione, che costituisce un vero e proprio intralcio all'afflusso nell'area per le migliaia di visitatori e, soprattutto, nella stagione estiva, per il grande pubblico degli eventi artistici di carattere internazionale. Entro la prima metà di luglio, quindi, il tratto compreso tra l'accesso all'area portuale ed il piazzale verrà definitivamente liberato, restituendo così una cartolina suggestiva allo scalo e al monumento paesaggistico. L'intervento avviato oggi è il primo step di un più ampio progetto di rilancio dello scalo ogliastrino. Ai lavori di abbattimento del fabbricato all'ingresso del piazzale delle Rocce Rosse, seguirà la demolizione e rimozione della struttura commerciale che occupa, oramai senza titolo, un'area alla radice del Molo di Levante. Nello stesso punto è infatti prevista la realizzazione dell'Edificio polifunzionale dell'area imbarchi, il cui iter di approvazione progettuale si è concluso nei giorni scorsi con il via libera della Conferenza di servizi, vincolato alle due demolizioni in questione. La nuova opera, completamente amovibile e smontabile, si estenderà per circa 350 metri quadri e ospiterà al suo interno i servizi essenziali per i passeggeri in arrivo e partenza (bagni e sala d'attesa), un punto ristoro, biglietteria e relativa agenzia marittima, gli uffici degli ormeggiatori e considerata la vicinanza al porto turistico, attività per il diportismo nautico e per il noleggio imbarcazioni. "Con l'avvio dei lavori di demolizione del vecchio fabbricato della Compagnia portuale, procediamo speditamente con la riqualificazione, paesaggistica ed operativa, dello scalo di Arbatax - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Un primo passaggio necessario che, come previsto dalle prescrizioni della Conferenza di Servizi, ci consentirà, una volta liberati anche gli spazi alla radice della banchina di Levante, di realizzare una struttura polifunzionale adeguata allo scalo che, negli ultimi anni, sta registrando una crescita costante nei traffici ed un ordinato sviluppo della nautica da diporto".

Arbatax, parte il cantiere per la demolizione della vecchia sede della Compagnia portuale

L'intervento è propedeutico alla realizzazione dell'edificio polifunzionale della banchina di Levante simulazione post demolizione Il piazzale delle Rocce Rosse di Arbatax , in Sardegna, è finalmente al centro di una radicale riqualificazione paesaggistica e di adeguati interventi per la messa in sicurezza. Sono questi infatti i due obiettivi dei lavori, partiti stamattina, con la demolizione della vecchia sede della Compagnia Portuale, aggiudicati dall' AdSP del Mare di Sardegna , per un importo di circa 120 mila euro, alla ditta Cavam di Tortolì. Un fabbricato abbandonato e pericolante, un tempo adibito ad uffici della locale impresa portuale, a info point e servizi igienici mai entrati in funzione, che costituisce un vero e proprio intralcio all'afflusso nell'area per le migliaia di visitatori e, soprattutto, nella stagione estiva, per il grande pubblico degli eventi artistici di carattere internazionale. Entro la prima metà di luglio, quindi, il tratto compreso tra l'accesso all'area portuale ed il piazzale verrà definitivamente liberato, restituendo così una cartolina suggestiva allo scalo e al monumento paesaggistico. L'intervento avviato oggi è il primo step di un più ampio progetto di rilancio dello scalo ogliastrino. In ottemperanza alle prescrizioni della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio e del Servizio di Tutela del Paesaggio della Sardegna Centrale, Ai lavori di abbattimento del fabbricato all'ingresso del piazzale delle Rocce Rosse, seguirà la demolizione e rimozione della struttura commerciale che occupa, oramai senza titolo, un'area alla radice del Molo di Levante. Nello stesso punto è infatti prevista la realizzazione dell'Edificio polifunzionale dell'area imbarchi, il cui iter di approvazione progettuale si è concluso nei giorni scorsi con il via libera della Conferenza di servizi, vincolato alle due demolizioni in questione. La nuova opera, completamente amovibile e smontabile, si estenderà per circa 350 metri quadri e ospiterà al suo interno i servizi essenziali per i passeggeri in arrivo e partenza (bagni e sala d'attesa), un punto ristoro, biglietteria e relativa agenzia marittima, gli uffici degli ormeggiatori e considerata la vicinanza al porto turistico, attività per il diportismo nautico e per il noleggio imbarcazioni. "Con l'avvio dei lavori di demolizione del vecchio fabbricato della Compagnia portuale, procediamo speditamente con la riqualificazione, paesaggistica ed operativa, dello scalo di Arbatax - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna -. Un primo passaggio necessario che, come previsto dalle prescrizioni della Conferenza di Servizi, ci consentirà, una volta liberati anche gli spazi alla radice della banchina di Levante, di realizzare una struttura polifunzionale adeguata allo scalo che, negli ultimi anni, sta registrando una crescita costante nei traffici ed un ordinato sviluppo della nautica da diporto".



sardiniapost

Arbatax, avviati i lavori di demolizione della vecchia sede della Compagnia Portuale

Riqualificazione paesaggistica e maggiore sicurezza per i frequentatori dell'area tra le più suggestive della Sardegna, il piazzale delle Rocce Rosse di Arbatax Sono i due obiettivi dei lavori, partiti questa mattina, per la demolizione della vecchia sede della Compagnia Portuale, aggiudicati dall' AdSP del Mare di Sardegna , per un importo di circa 120 mila euro, alla ditta Cavam di Tortolì. Un fabbricato abbandonato e pericolante, un tempo adibito ad uffici della locale impresa portuale, a info point e servizi igienici mai entrati in funzione, che costituisce un vero e proprio intralcio all'afflusso nell'area per le migliaia di visitatori e, soprattutto, nella stagione estiva, per il grande pubblico degli eventi artistici di carattere internazionale. Entro la prima metà di luglio, quindi, il tratto compreso tra l'accesso all'area portuale ed il piazzale verrà definitivamente liberato, restituendo così una cartolina suggestiva allo scalo e al monumento paesaggistico. L'intervento avviato oggi è il primo step di un più ampio progetto di rilancio dello scalo ogliastrino. Ai lavori di abbattimento del fabbricato all'ingresso del piazzale delle Rocce Rosse, seguirà la demolizione e rimozione della struttura commerciale che occupa, oramai senza titolo, un'area alla radice del Molo di Levante. Nello stesso punto è infatti prevista la realizzazione dell'Edificio polifunzionale dell'area imbarchi, il cui iter di approvazione progettuale si è concluso nei giorni scorsi con il via libera della Conferenza di servizi, vincolato alle due demolizioni in questione. La nuova opera, completamente amovibile e smontabile, si estenderà per circa 350 metri quadri e ospiterà al suo interno i servizi essenziali per i passeggeri in arrivo e partenza (bagni e sala d'attesa), un punto ristoro, biglietteria e relativa agenzia marittima, gli uffici degli ormeggiatori e considerata la vicinanza al porto turistico, attività per il diportismo nautico e per il noleggio imbarcazioni. "Con l'avvio dei lavori di demolizione del vecchio fabbricato della Compagnia portuale, procediamo speditamente con la riqualificazione, paesaggistica ed operativa, dello scalo di Arbatax - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Un primo passaggio necessario che, come previsto dalle prescrizioni della Conferenza di Servizi, ci consentirà, una volta liberati anche gli spazi alla radice della banchina di Levante, di realizzare una struttura polifunzionale adeguata allo scalo che, negli ultimi anni, sta registrando una crescita costante nei traffici ed un ordinato sviluppo della nautica da diporto".

Al via la demolizione della vecchia sede della Compagnia portuale di Arbatax

Giu 4, 2025 Riqualficazione paesaggistica e maggiore sicurezza per i frequentatori dell'area tra le più suggestive della Sardegna, il piazzale delle Rocce Rosse di Arbatax. Sono i due obiettivi dei lavori, partiti questa mattina, per la demolizione della vecchia sede della Compagnia Portuale, aggiudicati dall'AdSP del Mare di Sardegna, per un importo di circa 120 mila euro, alla ditta Cavam di Tortolì. Un fabbricato abbandonato e pericolante, un tempo adibito ad uffici della locale impresa portuale, a info point e servizi igienici mai entrati in funzione, che costituisce un vero e proprio intralcio all'afflusso nell'area per le migliaia di visitatori e, soprattutto, nella stagione estiva, per il grande pubblico degli eventi artistici di carattere internazionale. Entro la prima metà di luglio, quindi, il tratto compreso tra l'accesso all'area portuale ed il piazzale verrà definitivamente liberato, restituendo così una cartolina suggestiva allo scalo e al monumento paesaggistico. L'intervento avviato oggi è il primo step di un più ampio progetto di rilancio dello scalo ogliastrino. In ottemperanza alle prescrizioni della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio e del Servizio di Tutela del Paesaggio della Sardegna Centrale, Ai lavori di abbattimento del fabbricato all'ingresso del piazzale delle Rocce Rosse, seguirà la demolizione e rimozione della struttura commerciale che occupa, oramai senza titolo, un'area alla radice del Molo di Levante. Nello stesso punto è infatti prevista la realizzazione dell'Edificio polifunzionale dell'area imbarchi, il cui iter di approvazione progettuale si è concluso nei giorni scorsi con il via libera della Conferenza di servizi, vincolato alle due demolizioni in questione. La nuova opera, completamente amovibile e smontabile, si estenderà per circa 350 metri quadri e ospiterà al suo interno i servizi essenziali per i passeggeri in arrivo e partenza (bagni e sala d'attesa), un punto ristoro, biglietteria e relativa agenzia marittima, gli uffici degli ormeggiatori e considerata la vicinanza al porto turistico, attività per il diportismo nautico e per il noleggio imbarcazioni. " Con l'avvio dei lavori di demolizione del vecchio fabbricato della Compagnia portuale, procediamo speditamente con la riqualficazione, paesaggistica ed operativa, dello scalo di Arbatax - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Un primo passaggio necessario che, come previsto dalle prescrizioni della Conferenza di Servizi, ci consentirà, una volta liberati anche gli spazi alla radice della banchina di Levante, di realizzare una struttura polifunzionale adeguata allo scalo che, negli ultimi anni, sta registrando una crescita costante nei traffici ed un ordinato sviluppo della nautica da diporto".



Arbatax, addio al vecchio edificio sede della Compagnia Portuale

Stanno per partire i lavori di demolizione dell'ex sede della Compagnia Portuale nel piazzale delle Rocce Rosse ad Arbatax. L'edificio, ormai in stato di abbandono, sarà presto rimosso per restituire decoro e sicurezza a una delle zone più suggestive del porto. L'intervento, affidato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna alla ditta Cavam di Tortolì, ha un valore di circa 120mila euro. La conclusione delle operazioni di sgombero è prevista entro la prima metà di luglio. Ma non si tratta di un semplice abbattimento. Questo primo passo rientra in un progetto più ampio di riqualificazione dell'intera area portuale. Dopo la demolizione dell'edificio nel piazzale, verrà rimossa anche una seconda struttura alla base del Molo di Levante. Proprio lì verrà realizzato un nuovo edificio polifunzionale, moderno, amovibile e di circa 350 metri quadri. Ospiterà sala d'attesa, servizi igienici, punto ristoro, biglietteria, agenzia marittima e uffici per gli ormeggiatori. Non mancheranno spazi dedicati alle attività legate al porto turistico e al noleggio di imbarcazioni. Con questi lavori, lo scalo di Arbatax si prepara a cambiare volto, puntando su funzionalità, accoglienza e valorizzazione paesaggistica, in linea con la crescita costante dei traffici e del turismo nautico nella zona.

Ex Cartiera al Comune la Giunta ha deliberato

La definitiva cessione a prezzo simbolico delle aree ex Cartiera, attesa da anni, è arrivata ieri, con una delibera della Giunta regionale su proposta dell'assessore agli Enti locali Francesco Spanedda. Il trasferimento del compendio immobiliare verrà ratificato a un prezzo simbolico davanti a un notaio. La linea d'indirizzo era stata deliberata a marzo dalla Giunta Todde, disponendo il vincolo di finalità pubblica e rendendo il compendio disponibile al Consorzio industriale. Ieri sono state aggiudicate per sei anni dall'Authority guidata da Massimo Deiana le concessioni per i due lotti destinati al diportismo commerciale ad Arbatax, uno nel molo di Levante, l'altro nella ex Darsena cantieristica. I titolari sono il Consorzio operatori del diporto di Arbatax Scarl e il Raggruppamento temporaneo di imprese composto da Valemare di Marco Onnis e Marea Srl. Il primo, che ha offerto un canone annuo di importo di circa 17mila euro, potrà operare nel lotto numero 1, composto da 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 - e un'ulteriore area scoperta di 30 metri quadri. Il raggruppamento temporaneo di imprese, invece, che ha offerto un canone pari a 10mila euro annui, si insedierà nel secondo lotto della ex Darsena Cantieristica che prevede uno specchio acqueo di 1.405 metri quadri, più un'area scoperta di altri 30 mq. (ro. se.)



Arbatax, aggiudicati i lotti per il diportismo commerciale: contratti di sei anni

Uno nel molo di levante e l'altro nell'ex darsena cantieristica, la cosiddetta area Pagnottelli

Gli operatori del diporto commerciale aspettavano con ansia la svolta della procedura. L'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna ha aggiudicato le concessioni per i due lotti destinati al diportismo commerciale ad Arbatax, uno nel molo di levante e l'altro nell'ex darsena cantieristica, la cosiddetta area Pagnottelli. I nuovi titolari sono il Consorzio operatori del diporto di Arbatax e il raggruppamento temporaneo di imprese composto da Valemare di Marco Onnis e Marea. Il primo, che ha offerto un canone annuo di importo di circa 17.000 euro, potrà operare nel lotto numero 1, composto da 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 dell'Authority per garantire il regolare svolgimento della stagione turistica per le società di noleggio mezzi nautici – e un'ulteriore area scoperta di 30 metri quadri. Il raggruppamento temporaneo di imprese, invece, che ha offerto un canone pari a 10.000 euro annui, si insedierà nel secondo lotto della Pagnottelli che prevede 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 previsti per la durata di entrambi i titoli concessori. «Oggi possiamo finalmente annunciare il completamento del percorso virtuoso di creazione di spazi idonei ed ordinati per il comparto dei noleggi e dei charter nautici nello scalo di Arbatax», dice Massimo Deiana, presidente dell'Authority. «È un traguardo storico, che consentirà a tutti gli operatori di portare avanti la propria attività in spazi e tempi certi con regole determinate e, per questo, lavorare al potenziamento dell'offerta, rendendo così ancora più appetibile il porto ogliastrino per un mercato florido e in grande espansione».



Aggiudicate le concessioni per i due lotti destinati al diportismo commerciale ad Arbatax

La stagione diportistica nello scalo di Arbatax può ufficialmente partire a pieno ritmo e con regole certe per gli operatori del settore del noleggio e del charter nautico. È di oggi la firma del decreto presidenziale con il quale sono stati aggiudicati i due lotti - uno nel molo di Levante, l'altro nella ex Darsena cantieristica - 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). I nuovi titolari, individuati ad esito della procedura pubblica telematica bandita nel mese di marzo e confermati a seguito di verifiche analitiche e accurate sul possesso dei requisiti, sono il Consorzio operatori del diporto di Arbatax Scarl e il Raggruppamento temporaneo di imprese composto da Valemare di Marco Onnis e Marea Srl. Il primo, che ha offerto un canone annuo di importo di circa 17 mila euro, potrà operare nel lotto numero 1, composto da 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 - e un'ulteriore area scoperta di 30 metri quadri. L'RTI, invece, che ha offerto un canone pari a 10 mila euro annui, si insedierà nel secondo lotto della ex Darsena Cantieristica che prevede 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 previsti per la durata di entrambi i titoli concessori. "Oggi possiamo finalmente annunciare il completamento del percorso virtuoso di creazione di spazi idonei ed ordinati per il comparto dei noleggi e dei charter nautici nello scalo di Arbatax - dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - E' un traguardo storico che consentirà a tutti gli operatori di portare avanti la propria attività in spazi e tempi certi con regole determinate e, per questo, lavorare al potenziamento dell'offerta, rendendo così ancora più appetibile il porto ogliastrino per un mercato florido e in grande espansione".



Arbatax, al via la stagione del diporto: assegnati i nuovi spazi per noleggio e charter

La stagione diportistica nello scalo di Arbatax può ufficialmente partire a pieno ritmo e con regole certe per gli operatori del settore del noleggio e del charter nautico. È di oggi la firma del decreto presidenziale con il quale sono stati aggiudicati i due lotti - uno nel molo di Levante, l'altro nella ex Darsena cantieristica - 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). I nuovi titolari, individuati ad esito della procedura pubblica telematica bandita nel mese di marzo e confermati a seguito di verifiche analitiche e accurate sul possesso dei requisiti, sono il Consorzio operatori del diporto di Arbatax Scarl e il Raggruppamento temporaneo di imprese composto da Valemare di Marco Onnis e Marea Srl. Il primo, che ha offerto un canone annuo di importo di circa 17mila euro, potrà operare nel lotto numero 1, composto da 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 - e un'ulteriore area scoperta di 30 metri quadri. L'Rti, invece, che ha offerto un canone pari a 10mila euro annui, si insedierà nel secondo lotto della ex Darsena Cantieristica che prevede 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 previsti per la durata di entrambi i titoli concessori. "Oggi possiamo finalmente annunciare il completamento del percorso virtuoso di creazione di spazi idonei ed ordinati per il comparto dei noleggi e dei charter nautici nello scalo di Arbatax - dice Massimo Deiana, presidente dell'Adsp del Mare di Sardegna -. È un traguardo storico che consentirà a tutti gli operatori di portare avanti la propria attività in spazi e tempi certi con regole determinate e, per questo, lavorare al potenziamento dell'offerta, rendendo così ancora più appetibile il porto ogliastrino per un mercato florido e in grande espansione".

Aggiudicate le concessioni per i due lotti destinati al diportismo commerciale ad Arbatax

La stagione diportistica nello scalo di Arbatax può ufficialmente partire a pieno ritmo e con regole certe per gli operatori del settore del noleggio e del charter nautico. È di oggi la firma del decreto presidenziale con il quale sono stati aggiudicati i due lotti - uno nel molo di Levante, l'altro nella ex Darsena cantieristica - 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). I nuovi titolari, individuati ad esito della procedura pubblica telematica bandita nel mese di marzo e confermati a seguito di verifiche analitiche e accurate sul possesso dei requisiti, sono il Consorzio operatori del diporto di Arbatax Scarl e il Raggruppamento temporaneo di imprese composto da Valemare di Marco Onnis e Marea Srl. Il primo, che ha offerto un canone annuo di importo di circa 17 mila euro, potrà operare nel lotto numero 1, composto da 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 - e un'ulteriore area scoperta di 30 metri quadri. L'RTI, invece, che ha offerto un canone pari a 10 mila euro annui, si insedierà nel secondo lotto della ex Darsena Cantieristica che prevede 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 previsti per la durata di entrambi i titoli concessori. "Oggi possiamo finalmente annunciare il completamento del percorso virtuoso di creazione di spazi idonei ed ordinati per il comparto dei noleggi e dei charter nautici nello scalo di Arbatax - dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - E' un traguardo storico che consentirà a tutti gli operatori di portare avanti la propria attività in spazi e tempi certi con regole determinate e, per questo, lavorare al potenziamento dell'offerta, rendendo così ancora più appetibile il porto ogliastrino per un mercato florido e in grande espansione".



L'AdSP del Mare di Sardegna al Transport Logistic di Monaco per la crescita dei traffici commerciali nella regione

Nella tre giorni di fiera, incontri di business e promozione delle potenzialità dei porti sardi

Un sistema portuale vivace, con volumi di traffico in costante crescita, oltre 600 milioni di euro di investimenti infrastrutturali in corso e tante potenzialità ancora da esprimere sul mercato. Sono i punti di forza con i quali l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna si è presentata all'edizione 2025 della Transport Logistic di Monaco, fiera mondiale dedicata al trasporto merci e alla relativa innovazione digitale in atto. Dal 3 al 5 giugno, all'interno del padiglione della portualità italiana coordinato da Assoport, l'AdSP – rappresentata dal Presidente Massimo Deiana e dal Segretario Generale Natale Ditel – ha promosso, a livello internazionale, gli scali isolani di competenza vocati al settore, con particolare attenzione al comparto dei contenitori, ma anche all'innovazione green e digitale attualmente in corso con l'avvio dei cantieri per il l'elettrificazione delle banchine e i nuovi sistemi di digitalizzazione delle operazioni portuali in fase di sviluppo nel Sardinia Port Community System. Un appuntamento centrale per il proseguo dell'attività promozionale dell'Ente nel campo della logistica, quello di Monaco, in un momento cruciale per il trasporto marittimo, orientato su nuove rotte commerciali e su canali di scambio delle merci che guardano con attenzione al Nord Africa e, di conseguenza, alla posizione favorevole della Sardegna come futuro hub logistico del Mediterraneo. La tre giorni si è rivelata proficua, infatti, per la presentazione, nello scenario internazionale, delle più importanti opere in fase di progettazione e realizzazione. Tra tutte: il terminal ro-ro al Porto canale di Cagliari, le attività in corso per i dragaggi del porto di Olbia ed il relativo completamento del porto industriale; il potenziamento della ricettività dello scalo di Porto Torres con l'Antemurale e la nuova piastra logistica; le progettualità per il comparto rinfuse e di connessione ferro – mare nel porto di Oristano – Santa Giusta. Non ultimo, il focus, sempre presente nei tavoli di promozione e stimolazione di mercato, sul compendio contenitori del Porto Canale di Cagliari, la cui accelerazione della già graduale ripresa delle attività rimane un obiettivo fondamentale dell'Ente. Elementi, questi, che troveranno ulteriore spinta e linee guida meglio definite nel Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) che approderà a breve in Comitato di Gestione per l'adozione le cui linee portanti sono state anticipate agli interlocutori della fiera. “Il Transport Logistic di Monaco è stato un appuntamento fondamentale per la prosecuzione della promozione delle enormi potenzialità degli scali di competenza nel mercato della logistica – spiega Massimo Deiana, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna – Rispetto ai precedenti appuntamenti, i porti di sistema si presentano con potenzialità maggiormente consolidate che, stante la grande rivoluzione in atto nel settore del trasporto marittimo, potranno rivelarsi fondamentali per riportare la Sardegna ancora più al centro del mercato del Mediterraneo, con un occhio rivolto all'Africa del Nord e un altro al resto dell'Europa”.

L'AdSP al Transport Logistic di Monaco per la crescita dei traffici commerciali in Sardegna

Un sistema portuale vivace, con volumi di traffico in costante crescita, oltre 600 milioni di euro di investimenti infrastrutturali in corso e tante potenzialità ancora da esprimere sul mercato. Sono i punti di forza con i quali l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna si è presentata all'edizione 2025 della Transport Logistic di Monaco, fiera mondiale dedicata al trasporto merci e alla relativa innovazione digitale in atto. Dal 3 al 5 giugno, all'interno del padiglione della portualità italiana coordinato da Assoport, l'AdSP - rappresentata dal Presidente Massimo Deiana e dal Segretario Generale Natale Ditel - ha promosso, a livello internazionale, gli scali isolani di competenza vocati al settore, con particolare attenzione al comparto dei contenitori, ma anche all'innovazione green e digitale attualmente in corso con l'avvio dei cantieri per il l'elettrificazione delle banchine e i nuovi sistemi di digitalizzazione delle operazioni portuali in fase di sviluppo nel Sardinia Port Community System. Un appuntamento centrale per il proseguo dell'attività promozionale dell'Ente nel campo della logistica, quello di Monaco, in un momento cruciale per il trasporto marittimo, orientato su nuove rotte commerciali e su canali di scambio delle merci che guardano con attenzione al Nord Africa e, di conseguenza, alla posizione favorevole della Sardegna come futuro hub logistico del Mediterraneo. La tre giorni si è rivelata proficua, infatti, per la presentazione, nello scenario internazionale, delle più importanti opere in fase di progettazione e realizzazione. Tra tutte: il terminal ro-ro al Porto canale di Cagliari, le attività in corso per i dragaggi del porto di Olbia ed il relativo completamento del porto industriale; il potenziamento della ricettività dello scalo di Porto Torres con l'Antemurale e la nuova piastra logistica; le progettualità per il comparto rinfuse e di connessione ferro - mare nel porto di Oristano - Santa Giusta. Non ultimo, il focus, sempre presente nei tavoli di promozione e stimolazione di mercato, sul compendio contenitori del Porto Canale di Cagliari, la cui accelerazione della già graduale ripresa delle attività rimane un obiettivo fondamentale dell'Ente. Elementi, questi, che troveranno ulteriore spinta e linee guida meglio definite nel Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) che approderà a breve in Comitato di Gestione per l'adozione le cui linee portanti sono state anticipate agli interlocutori della fiera. " Il Transport Logistic di Monaco è stato un appuntamento fondamentale per la prosecuzione della promozione delle enormi potenzialità degli scali di competenza nel mercato della logistica - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna - Rispetto ai precedenti appuntamenti, i porti di sistema si presentano con potenzialità maggiormente consolidate che, stante la grande rivoluzione in atto nel settore del trasporto marittimo, potranno rivelarsi fondamentali per riportare la Sardegna ancora più al centro del mercato del Mediterraneo, con un occhio rivolto all'Africa del Nord e un altro al resto dell'Europa".

> 44

treni), Monaco (oltre 600) e Duisburg (400). Per il 2025, grazie all'attivazione da marzo di sette nuovi collegamenti settimanali tra il terminal HHLA PLT Italy e Duisburg, si prevede un incremento a circa 2.800 treni complessivi con il mercato tedesco.

Trieste svolge da sempre una funzione strategica anche sul piano energetico: attraverso l'oleodotto transalpino TAL viene fornito il 100% del fabbisogno petrolifero della Germania meridionale. Nel 2024 sono state movimentate quasi 30 milioni di tonnellate di greggio in direzione dei Länder Baviera e Baden-Württemberg.

Lo stand ha accolto una folta rappresentanza del sistema logistico regionale, con la partecipazione congiunta di terminalisti, case



di spedizione, operatori ferroviari e interporti. Tra le realtà presenti: Alpe Adria, HHLA PLT Italy, Trieste Marine Terminal, Samer Seaports & Terminals, Samer & Co. Shipping, Trieste Intermodal Maritime Terminal, Seadock, Interporto di Trieste, Associazione degli Spedizionieri del Porto di Trieste ASPT-ASTRA F.V.G., Adria Port, FHP Monfalcone, Francesco Parisi Casa di Spedizioni, Autamarocchi, T.EVA, insieme agli interporti di Gorizia-SDAG, Cervignano e Pordenone.

La fiera ha offerto anche l'occasione per consolidare le relazioni industriali con la Germania, già ben radicate nel tessuto portuale del sistema che ruota attorno allo scalo giuliano. Tra i partner tedeschi attivi nel porto figurano HHLA, azionista di maggioranza (75%) di HHLA PLT Italy coinvolta nello sviluppo del futuro Molo VIII, destinato a trasformare la capacità operativa del porto e rafforzarne l'assetto infrastrutturale, e Duisport (15% di Interporto di Trieste), interessata in particolare allo sviluppo della dimensione retroportuale di Trieste.

Campania: Napoli, Salerno e Castellammare dentro la ZES Unica

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, che riunisce i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, ha portato a Monaco un'immagine dinamica e in trasformazione del sistema campano. Il piano di sviluppo si articola lungo tre direttrici: connessioni ferroviarie, elettrificazione delle banchine e interazione con la Zona Economica Speciale Unica del Mezzogiorno, operativo da marzo.

“Il sistema portuale campano – ha dichiarato il commissario straordinario Andrea Annunziata – è oggi uno snodo strategico del Mediterraneo. Stiamo investendo oltre 400 milioni di euro

per dragaggi, nuovi terminal, connessioni ferroviarie e cold ironing. Ma è la visione sistemica, all'interno della ZES Unica, a rappresentare la vera svolta: logistica, industria e innovazione non possono più viaggiare su binari separati”.

Napoli punta a consolidare il proprio ruolo nel traffico containerizzato – ha movimentato oltre 820.000 TEU nel 2023 – mentre Salerno, forte della vocazione ro-ro, continua a crescere nei collegamenti con il Nord Europa. Castellammare guarda invece al rilancio del comparto cantieristico e alla nautica.

Sardegna: da insularità a centralità mediterranea

La presenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, guidata da Massimo Deiana, ha acceso i riflettori su una realtà spesso marginalizzata, ma che guarda al futuro con progettualità e visione. I porti di Cagliari, Olbia, Porto Torres, Oristano, Arbatax e Golfo Aranci hanno oggi una dotazione infrastrutturale in crescita, con oltre 600 milioni di euro di interventi in corso, cofinanziati da fondi europei e PNRR.

“Il Transport Logistic di Monaco è stato un appuntamento fondamentale per la prosecuzione della promozione delle enormi



Ditel e Deiana

potenzialità degli scali di competenza nel mercato della logistica – ha spiegato Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna – Rispetto ai precedenti appuntamenti, i porti di sistema si presentano con potenzialità maggiormente consolidate che, stante la grande rivoluzione in atto nel settore del trasporto marittimo, potranno rivelarsi fondamentali per riportare la Sardegna ancora più al centro del mercato del Mediterraneo, con un occhio rivolto all'Africa del Nord e un altro al resto dell'Europa”.

Tra i progetti più significativi: la nuova darsena container a Porto Canale, il potenziamento delle connessioni ferroviarie con l'entroterra, l'elettrificazione delle banchine nei porti principali, e un digital twin dei flussi logistici per migliorare programmazione e resilienza. Particolare attenzione è stata dedicata ai traffici agroalimentari e alla possibilità di istituire un porto franco doganale per attrarre flussi extra-Ue.

> 46

Autorità Portuale Montaresi senza rivali ma la nomina slitta

Contrasti tra Lega e Fdi stanno bloccando le scelte

Cagliari La nomina per la nuova Autorità Portuale del Mare di Sardegna è prevista a luglio, ma rischia di saltare, non tanto per contrasti sulla candidata, quanto per problemi di "contesto". Gli scontri, le ripicche, gli improvvisi alti che a livello nazionale Lega e Fratelli d'Italia si stanno scambiando, rischiano di far slittare le nomine ancora mancati, e sono pesanti, all'autunno. La legge sulle nomine delle Autorità Portuali, prevede sì l'intesa tra governo e regioni, ma non permettendo vuoti di potere consente allo stesso governo di nominare sua sponte i commissari straordinari sino alla nomina vera e propria. A livello nazionale le piazze più calde sono Venezia e Palermo: su entrambi i porti, Fdi e Lega, hanno idee diverse su chi debba guidarli, e nessuno ad oggi vuol cedere la poltrona all'altro. Da qui lo stallo. Più semplice i dossier su Napoli e Cagliari. Nel primo caso dove l'attuale commissario Andrea Annunziata potrebbe essere confermato (anche se è dato alla pari con Giuseppe Gimaldi, segretario generale della stessa Autorità). Nel secondo caso tutti gli operatori ed esperti del settore danno per certa la nomina di Federica Montaresi, attuale segretario generale dell'autorità di Sistema Portuale del mar Ligure orientale. La Montaresi non avrebbe avversari, sarebbe gradita alla Lega e anche alla presidente Alessandra Todde, che non ha allo stato portato questa nomina, molto più pesante in termini di potere e responsabilità di quella di un assessore o di un manager del sistema pubblico regionale, all'attenzione della sua giunta o dei partiti di maggioranza. Peraltro nessuno dei suoi alleati ha sinora sollevato il problema sui criteri della scelta, ammettendo così nei fatti che il dossier è di esclusiva competenza della presidente. La Montaresi sarebbe così la carta perfetta della Todde per "sparigliare" il gioco scegliendo una persona distinta e distante dalle logiche politiche sarde, che, se eventualmente nominata, sarà obbligata a studiare a fondo e in tempi rapidi i complessi dossier che riguardano l'isola. La nomina della Montaresi è stata concordata nel corso dell'ultimo incontro cagliaritano che il viceministro per le Infrastrutture Riccardo Rixi ha avuto a marzo con la presidente Todde. Il primo passo però spetta al governo, con il ministro delle Infrastrutture che deve comunicare formalmente alla Regione la proposta per la nuova Autorità, chiedendone l'intesa. In teoria la richiesta doveva già arrivare, ma sta slittando, e non solo per la Sardegna ma per tutte le Autorità ad oggi acefale. Anche per questo motivo le principali associazioni di categoria del settore hanno chiesto a Governo e Parlamento, ciascuno per le proprie competenze, di accelerare sulle nomine. (gcn)



L'EMOZIONE DI UN'AUTO NUOVA. LA SORPRESA DI UN PREZZO DA KM ZERO.
ZERO ANTICIPO, ZERO MAXIRATA E PRIMA RATA A DICEMBRE 2025
SOLO DA AUTOCLUB, LA TUA MITSUBISHI TI ASPETTA!

 MITSUBISHI ECLIPSE CROSS PHEV INSTYLE 216.500€ 100% ELETTRIFICATA	 MITSUBISHI COLT i-TEC INSTYLE 211.000€ 100% BENZINA	 MITSUBISHI ASX 1.3 i-DMEV INSTYLE 26.500€ 100% IBRIDA
---	---	---

AUTOCLUB SASSARI - SS, 298 Sassari Fortella km. 2,200 - tel 079 200000
OLBIA - Via dei Martiri 18 - tel 079 9-65008



Bocciato il dragaggio di Olbia, Deiana valuta il ricorso

Porti Negativo il parere del Ministero della Cultura sulla realizzazione delle due maggiori vasche di colmata (su quattro): "Perderemo navi da crociera e i traghetti più grandi e meno inquinanti"

di Andrea Moizo "Sono senza parole, è come se ci avessero autorizzato a costruire un grattacielo ma impedendoci di gettare le fondamenta". È con queste parole che Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sardegna, ha accolto il decreto del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica sul progetto di dragaggio di Olbia, che, nell'ambito della valutazione di impatto ambientale, ha espresso parere negativo su parte del progetto e positivo con diverse prescrizioni su quella restante. Luce verde, in particolare, da un punto di vista ambientale, rossa da quello paesaggistico, competenza di Soprintendenza e Ministero della cultura. Di fatto, in ogni caso, una bocciatura, dato che il Mase ha recepito in pieno la contrarietà del Ministero della cultura alla realizzazione delle due maggiori vasche di colmata del progetto (sulle quattro complessive), quelle da collocarsi sul lato settentrionale dello scalo dell'Isola Bianca, presso il pontile ex Palmera, che avrebbero dovuto accogliere i sedimenti di dragaggio di qualità peggiore, non riversabili in mare, circa un terzo degli oltre 700mila mc del progetto da 94 milioni di euro. "A parte che non ci sono discariche in grado di accogliere 250mila metri cubi di fango, ma, anche esistessero, sarebbe economicamente insostenibile smaltirvi questi quantitativi. Per cui il dragaggio diventa impossibile, non potendo collocare da nessuna parte questi materiali, che peraltro sono i primi a essere scavati" ha commentato Deiana, che nelle scorse settimane si era lamentato delle lungaggini della procedura, ventilando l'ipotesi di una richiesta danni agli enti coinvolti. Un'ipotesi che resta in piedi, pur assumendo ora un'altra colorazione: "Chi ha espresso queste valutazioni dovrà assumersi la responsabilità sociale e civile del proprio operato. Perché lo scalo perderà diverse toccate di navi da crociera e, in futuro, saranno a rischio anche i traghetti di maggiore dimensione. Cosa che, trattandosi delle navi più moderne, porterà a Olbia le unità più vecchie e inquinanti, con un danno quindi non solo all'economia locale, ma anche all'ambiente marino. La linea di costa però è salva" ha amaramente concluso Deiana, non dissimulando la delusione per l'accondiscendenza del Mase (che avrebbe potuto impuntarsi e portare il Mic in Consiglio dei ministri) e richiamando le motivazioni addotte da Soprintendenza e Ministero della Cultura per il parere negativo. I funzionari hanno infatti stigmatizzato il fatto che "la linea di costa interessata dalla realizzazione delle vasche di colmata Nord costituisce uno dei rari tratti di morfologia costiera naturale risparmiato dai banchinamenti che hanno nel tempo artificializzato il tratto di costa a Nord dell'abitato; il progetto mostra che le vasche di colmata di fatto si tradurranno in un ulteriore ampissimo banchinamento della fascia di costa (per circa 5 ha)", danneggiando il paesaggio in violazione - è l'interpretazione del Mic - di un decreto del 1965 che dichiarava la zona litoranea del comune di Olbia nella quale ricade intervento "di notevole interesse pubblico", in quanto "fra le più belle zone della costa orientale della Sardegna, per l'eccezionale susseguirsi di quadri naturali offerti da innumerevoli promontori granitici che emergono dal mare purissimo".

Olbia, il ministero dice no al dragaggio del porto. Deiana: «Sono senza parole»

Il Mase dà un giudizio negativo sulla compatibilità ambientale del progetto

Olbia Stop ai dragaggi del golfo di Olbia. Il decreto del ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale, ha recepito il giudizio negativo espresso dal ministero della Cultura - Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio - per le parti del progetto riferite alle vasche di colmata nord nell'area denominata "pontile ex Palmera", pur essendosi espresso positivamente sulle condizioni ambientali delle opere previste dal progetto. Il Mase, nonostante il via libera da parte della Regione e quello della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale Via e Vas, ha espresso giudizio negativo sulla compatibilità ambientale del progetto sui dragaggi nel golfo di Olbia per portare i fondali del porto Isola Bianca e del porto Cocciani a meno 10 metri e i fondali della canaletta a meno 11 metri. La reazione di Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, è di rabbia mista a stupore, davanti a un provvedimento che secondo lui può mettere in ginocchio l'operatività del più importante porto commerciale dell'isola. «Sono senza parole, oscuri dirigenti di qualche ministero si permettono di condannare le aspirazioni di sviluppo dei traffici marittimi nel principale porto passeggeri» spiega Deiana. L'Adsp certamente impugnerà il decreto, ha 60 giorni di tempo per farlo davanti al Tar. La motivazione I funzionari hanno motivato nel diniego che «la linea di costa interessata dalla realizzazione delle vasche di colmata nord costituisce uno dei rari tratti di morfologia costiera naturale risparmiato dai banchinamenti, che hanno nel tempo artificializzato il tratto di costa a nord dell'abitato; il progetto mostra che le vasche di colmata di fatto si tradurranno in un ulteriore ampissimo banchinamento della fascia di costa (per circa 5 ettari)». Il ministero della Cultura, dunque, ritiene che le vasche di colmata possano danneggiare il paesaggio in violazione di un decreto del 1965 che dichiarava la zona litoranea del comune di Olbia nella quale ricade l'intervento «di notevole interesse pubblico», in quanto «fra le più belle zone della costa orientale della Sardegna, per l'eccezionale susseguirsi di quadri naturali offerti da innumerevoli promontori granitici che emergono dal mare purissimo». La reazione «Come dire che puoi costruire un grattacielo, ma senza le fondamenta, non ci sarà nessuna vasca di colmata perché modificherebbe la linea di costa, particolarmente pregiata, ultimo reliquato incontaminato rimasto a Olbia, salvo dimenticarsi che già esisteva il "molo Palmera" – sottolinea Massimo Deiana –. In questo momento e a queste condizioni è impossibile fare i dragaggi, le vasche di colmata servono per mettere tra i 200 e i 250 mila metri cubi del materiale di scavo più sporco, il resto lo potremo immergere in mare. Non possiamo metterlo da nessuna altra parte. Facciamo un conto, quanto si può trasportare in un camion grande? Trenta metri cubi. Per 300 mila metri cubi di materiale di dragaggio dovremmo usare 100 mila camion per buttare il materiale in una discarica che neanche esiste». Il pericolo Il porto Isola Bianca di Olbia, senza le operazioni di dragaggio, rischia nel giro di pochissimi anni di non poter più far attraccare le navi da crociera di ultima generazione, ma neanche i nuovi traghetti, che hanno lunghezze e pescaggio anche superiori a navi da crociera. Si pensi ai due traghetti Moby, la Fantasy e la Legacy, che già oggi hanno difficoltà a entrare in porto in determinate condizioni. Senza contare le nuove navi della Grimaldi, in arrivo dalla Cina, che diventeranno pienamente operative anche sulle rotte per la Sardegna.

Venerdì al Delta hotel convegno sul turismo

Olbia Il dipartimento turismo di Fratelli d'Italia Sardegna organizza venerdì al Delta hotel by Marriott, in via Isarco, a Olbia, un incontro pubblico per raccontare i risultati raggiunti dal Governo in questi due anni e mezzo nel settore turistico. Previsti interventi di parlamentari, amministratori, operatori turistici e rappresentanti delle principali associazioni di categoria. Partecipano il ministro del Turismo Daniela Santanchè (in collegamento da remoto) e il responsabile nazionale Turismo FdI Gianluca Caramanna. Al convegno, promosso con il sostegno del senatore Giovanni Satta, della deputata Barbara Polo e del coordinamento provinciale FdI Gallura, intervengono i deputati Mauro Rotelli e Salvatore Deidda, Paolo Manca presidente regionale e vice presidente nazionale Federalberghi, Natale Ditel segretario dell'Autorità portuale, Delia Cualbu Presidente regionale e vice presidente nazionale associazione italiana wedding planner, Ramona Cherchi vice presidente Federalberghi Gallura, Francesco Mura coordinatore regionale FdI.



The image shows a page from the Olbia newspaper. At the top, the masthead reads "LA NUOVA SARDEGNA" and "Olbia". Below the masthead, there is a large headline: "L'odissea della sopravvissuta «In lotta per il risarcimento»". Underneath the headline, a sub-headline reads: "Veronica Gelsomino rimase ferita nel crollo della strada". To the right of the text, there is a photograph of a family consisting of a man, a woman, and a child. Below the main article, there is a smaller section titled "Venerdì al Delta hotel convegno sul turismo". At the bottom right of the page, there is an advertisement for "E.G. GOLDBA" with contact information.

Stop alle due vasche di colmata l'Authority sul piede di guerra

Deiana: «Porto a rischio». Ma i mitilicoltori: «Scelta giusta»

Olbia Il Mase ha imposto lo stop ai dragaggi del golfo. Il decreto del ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, nell'ambito della procedura di Via, ha recepito il giudizio negativo espresso dal ministero della Cultura - Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio, per le parti del progetto riferite alle vasche di colmata nord, nell'area denominata "pontile ex Palmera", pur essendosi espresso positivamente sulle condizioni ambientali delle opere previste dal progetto. Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale, reagisce con indignazione davanti a un provvedimento che, secondo lui, può mettere in ginocchio l'operatività del più importante porto commerciale dell'isola. Soddisfatto per il no alle vasche, invece, Raffaele Bigi, presidente del Consorzio dei molluschicoltori. Authority «Sono senza parole, oscuri dirigenti di qualche ministero si permettono di condannare le aspirazioni di sviluppo dei traffici marittimi nel principale porto passeggeri della Sardegna» dice Deiana. L'Adsp certamente impugnerà il decreto, ha 60 giorni di tempo per farlo davanti al Tar. «Come dire che puoi costruire un grattacielo, ma senza le fondamenta, il diniego implica che non ci sarà nessuna vasca di colmata perché modificherebbe la linea di costa, particolarmente pregiata, ultimo reliquato incontaminato rimasto a Olbia, salvo dimenticarsi che già esisteva il "molo Palmera" - sottolinea Deiana -. In questo momento e a queste condizioni è impossibile fare i dragaggi, le vasche di colmata servono per mettere tra i 200 e i 250 mila metri cubi del materiale di scavo più sporco, il resto lo potremo immergere in mare. Non possiamo metterlo da nessuna altra parte. Facciamo un conto, quanto si può trasportare in un camion grande? Trenta metri cubi. Per 300 mila metri cubi di materiale di dragaggio dovremmo usare 100 mila camion per buttare il materiale in una discarica che neanche esiste». Mitilicoltori Diversa la reazione di Raffaele Bigi, presidente del Consorzio molluschicoltori, da sempre nemico giurato del progetto che prevedeva le due vasche di colmata: «Siamo molto soddisfatti di questa decisione, condividiamo il parere negativo a lavori che prevedevano l'ulteriore prosciugamento di 5 ettari di golfo. Siamo dispiaciuti per il rallentamento della procedura dei dragaggi, perché come più volte spiegato riteniamo siano indispensabili per la navigazione e il ricambio dell'acqua del golfo, ma devono avvenire nel pieno rispetto delle regole ambientali e naturalistiche. Sarebbe un disastro prosciugare 5 ettari di golfo. Voglio ancora sottolineare che non è un parere contrario al dragaggio, ma alle operazioni di creazione delle vasche». Il giudizio Il Mase, nonostante il via libera da parte della Regione e quello della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale Via e Vas, ha quindi espresso giudizio negativo sulla compatibilità ambientale del progetto sui dragaggi, per portare i fondali del porto Isola Bianca e del porto Cocciani a meno 10 metri e i fondali della canaletta a meno 11 metri. I funzionari hanno motivato nel diniego che «la linea di costa interessata dalla realizzazione delle vasche di colmata nord costituisce uno dei rari tratti di morfologia costiera naturale risparmiato dai banchinamenti, che hanno nel tempo artificializzato il tratto di costa a nord dell'abitato; il progetto mostra che le vasche di colmata di fatto si tradurranno in un ulteriore ampissimo banchinamento della fascia di costa (per circa 5 ettari)». Il ministero della Cultura, dunque, ritiene che le vasche di colmata possano danneggiare il paesaggio in violazione di un decreto del 1965 che dichiarava la zona litoranea di Olbia nella quale ricade l'intervento «di notevole interesse pubblico», in quanto «fra le più belle zone della costa orientale della Sardegna, per l'eccezionale susseguirsi di quadri naturali offerti da innumerevoli promontori granitici che emergono dal mare purissimo». Il porto di Olbia, senza le operazioni di dragaggio, rischia nel giro di pochissimi anni di non poter più far attraccare le navi da crociera di ultima generazione, ma neanche i nuovi traghetti che hanno lunghezze e pescaggio anche



superiori a navi da crociera. «Si pensi ai due traghetti Moby, la Fantasy e la Legacy, che già oggi hanno difficoltà a entrare in porto in determinate condizioni, senza contare le nuove navi Grimaldi, in arrivo dalla Cina, che diventeranno pienamente operative anche sulle rotte per la Sardegna» sottolinea ancora Deiana. La delicatezza dell'operazione è determinata dai volumi di dragaggio previsti, con 700 mila metri cubi di materiale di risulta, l'Adsp e i suoi progettisti hanno ritenuto di farsi affiancare da Ispra nella redazione del progetto, dal quale è emersa la necessità di supportare le attività di dragaggio con la predisposizione di idonee vasche dove conferire il materiale che risultasse non idoneo, a seguito delle attività di caratterizzazione, ad essere conferito a mare. Il cronoprogramma prevede 525 giorni di lavori, con un quadro economico di 94,3 milioni. Il costo complessivo del dragaggio, quindi, è praticamente triplicato, a fronte dei 36,2 milioni stimati in sede di gara.

Il Ministero blocca il progetto di dragaggio nel golfo

Il Ministero della Cultura "boccia" le vasche di colmata in corrispondenza del "pontile ex Palmera" - che dovrebbero contenere un terzo dei fanghi del dragaggio del Golfo di Olbia - e il Mase, recepito il giudizio, dà parere negativo nell'ambito della procedura di VIA bloccando, di fatto, il progetto che mira a ripristinare le profondità dei fondali del Porto di Isola Bianca, del Cocciani e della canaletta. Un'opera da 94 milioni ritenuta, ormai, essenziale ai fini della navigazione di grandi navi da crociera e maxi-traghetti, delle attività portuali e del florido settore cantieristico. Si apre, così, l'ennesimo capitolo della vicenda che, ultimamente, ha coinvolto anche il Consorzio Molluschicoltori, intervenuto a difesa del Golfo e contro l'ulteriore banchinamento che le vasche di colmata "avrebbero sottratto alla coltivazione". Nelle motivazioni della bocciatura le considerazioni riguardo il pregio dell'area: "un'ulteriore artificializzazione della linea di costa" infatti, comporterebbe la riduzione dello specchio acqueo e dunque "un impatto negativo significativo su questo peculiare ambiente costiero oggi estremamente vulnerabile per la presenza delle opere portuali e dell'area industriale, che già manifesta una condizione di disequilibrio tra habitat". Per l'Adsp guidata da Massimo Deiana l'ipotesi del ricorso dopo la valutazione delle carte. Viviana Montaldo



Dragaggi porto di Olbia: il ministero dice no

OLBIA La Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio, per quanto di competenza, relativamente all'intervento denominato Dragaggi del golfo di Olbia per portare i fondali del porto Isola Bianca e del porto Cocciani a -10,00 m e i fondali della canaletta a -11,00 m Progetto di fattibilità tecnico economica, localizzato nel comune di Olbia esprime parere tecnico istruttorio contrario alla pronuncia di compatibilità ambientale per quanto attiene alla realizzazione delle parti del progetto riferite alle Vasche Colmate Nord nell'area denominata pontile ex Palmera. Sono queste righe il cuore delle 35 pagine del decreto per la procedura di valutazione di impatto ambientale che il Ministero dell'Ambiente ha inviato all'AdSp, che bocciano di fatto la fattibilità dei dragaggi secondo quanto indicato dal ministero della Cultura. Mentre poco sotto si legge che il parere è favorevole per quello che riguarda la pronuncia di compatibilità ambientale per quanto attiene alla realizzazione delle restanti parte del progetto (comprese le Vasche Colmate Isola Bianca), nel rispetto di alcune condizioni ambientali. Un decreto che per l'AdSp segna un duro colpo perchè mina le aspirazioni di sviluppo dei traffici marittimi, come ha precisato il presidente Massimo Deiana che ora potrebbe presentarsi al Tar per un ricorso. Nel testo si indicano i motivi del no riferendosi alla linea di costa interessata dalle suddette vasche di colmata nord, uno dei rari tratti di morfologia costiera naturale risparmiato dai banchinamenti e che nel tempo hanno artificializzato il tratto di costa a nord dell'abitato. Se il progetto andasse a buon fine le vasche andrebbero a realizzare un altro banchinamento della fascia di costa. Insomma per il ministero della cultura si danneggerebbe il paesaggio sardo. I dragaggi, essenziali per il futuro di Olbia Secondo quanto riportato dai media locali il commento di Deiana sarebbe questo: Come dire che puoi costruire un grattacielo, ma senza le fondamenta, non ci sarà nessuna vasca di colmata perché modificherebbe la linea di costa, particolarmente pregiata, ultimo reliquato incontaminato rimasto a Olbia, salvo dimenticarsi che già esisteva il molo Palmera. In questo momento e a queste condizioni è impossibile fare i dragaggi, le vasche di colmata servono per mettere tra i 200 e i 250 mila metri cubi del materiale di scavo più sporco, il resto lo potremo immergere in mare. Non possiamo metterlo da nessuna altra parte. Facciamo un conto, quanto si può trasportare in un camion grande? Trenta metri cubi. Per 300 mila metri cubi di materiale di dragaggio dovremmo usare 100 mila camion per buttare il materiale in una discarica che neanche esiste. L'opera di dragaggio vale 90 milioni di euro (erano 50 inizialmente) e l'attesa per la risposta della Via è stata di oltre un anno: Se entro due settimane non arriva la Via, chiederò i danni allo Stato aveva detto il presidente lo scorso Maggio, che di certo non immaginava tale esito. Niente dragaggi significa accesso limitato al porto per le navi ormai sempre più grandi e con pescaggio sempre più profondo, non solo merci ma anche passeggeri, un pericolo di non poco conto per l'AdSp sarda che ora valuterà come procedere. Lo scorso anno sono state 24 le navi da crociera che hanno rinunciato a Olbia a causa dei fondali insufficienti, ma ad essere interessato era anche il settore dei superyacht.

Cannarile: «Il porto ha futuro ma serve la spinta del territorio»

Il comandante della Capitaneria lascia dopo due anni, destinato a Roma

Gavino Masia Porto Torres Oggi alle 11 è previsto l'avvicendamento ufficiale al comando della Capitaneria di porto di Porto Torres - nel piazzale dell'Autorità marittima - tra il comandante uscente Giuseppe Cannarile e il comandante entrante Mirko Orrù. Il capitano di fregata Giuseppe Cannarile lascia il comando della Capitaneria turritana dopo due anni - destinato al Comando generale delle Capitanerie di porto, a Roma - dove ha portato avanti una azione sinergica in un territorio di giurisdizione che va dal Comune di Vignola fino ai confini della provincia di Oristano. Quale è lo stato di salute del porto? «Il porto ha da sempre espresso grandi potenzialità. Nel corso di appena due anni, abbiamo portato l'organizzazione di security portuale ad altissimi livelli riconosciuti a livello nazionale. Abbiamo migliorato la viabilità portuale che rappresenta un punto cruciale, data la vicinanza del porto al tessuto stradale cittadino. Insieme all'amministrazione Comunale e l'Adsp si sono fatti importanti passi avanti per la pianificazione strategica degli spazi portuali. La capitaneria e i piloti del porto hanno partecipato a più sessioni presso il centro Cetena di Genova, in vista della realizzazione del Fsur al fine di stabilire i requisiti di sicurezza per le manovre di ormeggio delle navi gasiere. Sono state coordinate diverse operazioni di soccorso e di tutela ambientale: una fra tante e che potenzialmente poteva avere risvolti estremamente negativi per l'ambiente, è stato l'incaglio di un motopesca di fronte a Cala Reale con ingenti quantità di carburante a bordo. Il motopesca è stato rimosso nel giro di tre giorni senza causare alcun danno ambientale. Senza dimenticare, inoltre, la nuova regolamentazione delle attività turistiche nel compartimento, che ha visto la costituzione di un consorzio operatori turistici che darà armonia e comunione di intenti allo sviluppo turistico del territorio». Il futuro del diporto nelle banchine del porto commerciale? «Il diporto deve e può essere sviluppato all'interno del porto commerciale operando una corretta pianificazione e gestione dei punti di ormeggio. Per le peculiarità del settore, destinare aree non basta. Per un corretto sviluppo che duri nel tempo e attragga investitori c'è bisogno che le infrastrutture siano adeguate ad accogliere le unità, sia da un punto di vista della sicurezza sia da un punto di vista della logistica. Prepararsi per tempo e con professionalità è fondamentale». Le navi da crociera potranno approdare in sicurezza dentro il porto? «Da un punto di vista tecnico nautico il porto di Porto Torres ha da sempre offerto le più ampie garanzie di sicurezza in termini di fondali, spazi di manovra e banchine. Come in tutti i porti ci sono margini di miglioramento che, non ho dubbi, grazie alla sinergia tra Adsp, enti locali e Capitaneria potranno di certo essere attuati». Il porto di Porto Torres può diventare realmente il volano dello sviluppo del territorio? «Lascio il Comando del porto con la consapevolezza che esso ha margini di sviluppo enormi in considerazione delle sue caratteristiche nautiche, della posizione geografica e soprattutto delle grandi aree a disposizione. Ma la condizione sine qua non per uno sviluppo deve necessariamente passare attraverso i principi di sicurezza e accessibilità. Qui a Porto Torres questa caratteristica non manca e, a mio avviso, è da lì che bisogna iniziare a pensare allo sviluppo sostenibile del porto e di un territorio che va oltre la città e che può essere volano di un economia ben più ampia. Durante i mio Comando ho visto con orgoglio e soddisfazione una crescente unità di intenti del territorio che coinvolge tutti i settori protagonisti del rilancio: istituzioni, enti locali, autorità competenti alle iniziative private. Gli uomini e le donne della Capitaneria turritana sono state, sono e saranno sempre al servizio della comunità e svolgeranno il loro lavoro sempre a garanzia della sicurezza della navigazione e dei traffici. Voglio in questa occasione ringraziare tutti coloro, e sono molti, che hanno reso questa esperienza di Comando indimenticabile».



Stop ai dragaggi all'Isola Bianca Porto Torres offre la sua "vasca"

Il Consorzio industriale di Sassari in campo per superare il blocco dei lavori

Gianni Bazzoni Sassari Scatta la solidarietà tra porti e Porto Torres si propone come soluzione strategica per la gestione dei materiali di dragaggio del sistema portuale sardo per superare il blocco dei lavori nello scalo marittimo di Olbia. L'iniziativa è del Consorzio industriale provinciale di Sassari: «In questo contesto di criticità per il futuro di uno dei principali porti passeggeri della Sardegna - afferma Simona Fois, presidente del CipSS - , il Consorzio Industriale di Sassari desidera porsi come parte della soluzione, offrendo la piena disponibilità delle proprie infrastrutture e capacità progettuali. È fondamentale evidenziare che, in intesa con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna e il Comune di Porto Torres, è già stata pianificata la realizzazione di una vasta vasca di colmata presso il radicamento della diga foranea del porto industriale. Questo progetto, che rientra tra le azioni strategiche per lo sviluppo futuro del porto, prevede la costruzione di una vasca di 310 mila metri quadrati con una capacità stimata di 2,3 milioni di metri cubi». Secondo la presidente del CipSS, la vasca di colmata prevista a Porto Torres «è specificamente concepita per ricevere il materiale di escavo, non solo del porto civile di Porto Torres, ma anche da altre attività connesse all'area industriale o comunque provenienti da attività interne o esterne approvate dall'AdSP. La sua realizzazione risolve il problema dello stoccaggio e smaltimento del materiale proveniente dalle attività di escavo dei porti dell'Autorità di Sistema Portuale. Inoltre, il costo di costruzione per mc di tale vasca è assai inferiore rispetto ai costi di conferimento esterno per sedimenti di classe D o E, come quelli del porto civile di Porto Torres, che ammontano a 137 euro a metro cubo». Come sottolineato dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, senza vasche di colmata è di fatto impossibile procedere con i dragaggi, indispensabili per l'operatività del porto e per consentire l'attracco alle navi di nuova generazione, come le grandi crociere e i traghetti moderni. La quantità di materiale di scavo più "sporco" da smaltire, stimata tra i 200 e i 250 mila metri cubi, non ha alternative di collocamento al momento, rendendo l'intera operazione impraticabile. E Simona Fois sottolinea che il porto industriale di Porto Torres è pronto e attrezzato per affrontare la sfida della gestione dei materiali di dragaggio che oggi blocca il porto di Olbia. «Mettiamo a disposizione la nostra capacità tecnica e logistica - ha detto ancora Simona Fois - per una soluzione che sia non solo efficace, ma anche sostenibile e in linea con le esigenze ambientali dell'intera Isola». Poi il riferimento al ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica e al ministero della Cultura «a considerare la proposta delle future vasche di colmata di Porto Torres come soluzione sistemica per la Sardegna. Una sinergia tra i porti dell'Isola è essenziale per garantire la piena operatività e lo sviluppo economico-marittimo, senza compromettere la tutela del paesaggio naturale. Porto Torres si pone a disposizione come risorsa chiave per sbloccare l'impasse e assicurare che la Sardegna possa continuare a crescere attraverso collegamenti marittimi vitali». © RIPRODUZIONE RISERVATA



PORTO TORRES

«Guardie giurate sotto il sole, costrette a turni insostenibili»

Allarme Fisascat Cisl: «Già accaduti tanti malori»



Pierfranco Piredda
Segretario generale della Fisascat Cisl di Sassari

di **Gavino Masia**

Porto Torres «Le condizioni lavorative a cui sono sottoposte le guardie giurate in servizio al porto di Porto Torres sono inaccettabili: turni malgestiti, esposizione prolungata al sole, carenza di personale stanno generando una situazione al limite e con gravi ripercussioni sulla salute e sulla sicurezza degli operatori». Lo denuncia la Fisascat Cisl di Sassari, col segretario generale Pierfranco Piredda, arriva dopo l'ultima assemblea dei lavoratori che si è tenuta nella nuova struttura del molo Asi di Porto Torres.

Qui sono state evidenziate diverse problematiche relative alla gestione del lavoro giornaliero. «In alcune postazioni - sostiene la Fisascat Cisl - le guardie sono costrette a rimanere esposte al sole per diverse ore consecutive e senza alcuna copertura. Non sorprende quindi che si siano già verificati malori durante il servi-

zio che hanno richiesto l'intervento dei medici. Alla base di questi disagi c'è una carenza strutturale di personale che obbliga i pochi lavoratori disponibili a coprire turni lunghi e faticosi, spesso in condizioni climatiche proibitive e con una gestione dei turni poco trasparente».

La Fisascat Cisl ricorda anche di aver più volte segnalato queste criticità durante gli incontri con le aziende, soprattutto in vista della stagione turistica, quando il carico di lavoro aumenta sensibilmente. «Ad oggi, però, non è pervenuta alcuna risposta concreta - aggiunge il segretario - e alla luce di questa situazione la Fisascat fa alcune richieste: assunzioni urgenti per colmare il deficit di personale e garantire turni sostenibili, una riorganizzazione dei turni che tenga conto dei rischi legati all'esposizione solare e al carico di lavoro e interventi immediati sulle postazioni prive di coperture. Oltre



Disagi dovuti a carenza di personale e a troppe ore di servizio in condizioni climatiche proibitive



a questi punti, però, chiediamo anche un confronto immediato con l'azienda e le autorità competenti per porre fine a una condizione lavorativa che non può più essere ignorata. Una programmazione delle ferie, che non vengono godute durante il periodo estivo dal 2022, e un tavolo urgente per il rinnovo della contrattazione di 2° livello oramai scaduta il 31 maggio». Queste rilevazioni sono state

fatte anche nel porto di Olbia, lo scorso 16 giugno, dove la situazione è stata denunciata dal segretario generale della Fisascat di Olbia, Manolo Lai e dalla segretaria confederale Eleonora Careddu.

I lavoratori stanno ipotizzando, se la situazione non verrà risolta tempestivamente, di intraprendere altre azioni più forti di denuncia. «Bisogna ricordare che l'istituzione delle guardie giurate nei

porti è stata istituita dal Comitato interministeriale della sicurezza marittima - conclude Piredda - e il sito di Porto Torres risulta altamente sensibile visto che ha ricevuto un riconoscimento come porto più sicuro d'Italia nell'anno 2024: le guardie giurate svolgono un servizio essenziale per la sicurezza, dunque, ma non possono essere trattate come fossero invisibili».

Foto: PIREDDA/REUTERS

Il punto sull'industria delle vacanze in Sardegna

Turismo 120 milioni per le "staff house" dei dipendenti di hotel e ristoranti

L'annuncio della ministra Santanchè a Olbia

Al convegno di Fratelli d'Italia gli interventi del governo per il settore Annunciata una nuova banca dati per censire e gestire i flussi Olbia Un collegamento telefonico al termine del Consiglio dei ministri per celebrare a Olbia, durante il convegno "Valorizzare l'Italia con il governo Meloni", al Delta hotels by Marriott Olbia, davanti ai vertici regionali di Fratelli d'Italia, i risultati conseguiti sul fronte turistico dal partito di Giorgia Meloni. Daniela Santanchè, ministra del Turismo, parte dall'ultimo provvedimento, appena licenziato dal governo e applaudito dal presidente regionale di Federalberghi, Paolo Manca. «Abbiamo portato 120 milioni di euro per le "staff house", l'housing sociale per aiutare gli imprenditori a calmierare gli affitti e riqualificare le strutture ricettive a favore dei lavoratori della filiera del turismo - dice la ministra - come chiesto dalle associazioni di categoria per assicurare ai lavoratori alloggi migliori e guardare al futuro del settore del turismo, come fatto con la decontribuzione del lavoro festivo e notturno, oltre alla detassazione sulle mance». In Sardegna, a Olbia e in Gallura soprattutto, si parla spesso di overtourism, ma il Governo ha assegnato risorse anche per l'undertourism, visto che «il 75% dei turisti risiede sul 4% del territorio italiano». La Santanchè ha poi annunciato la nuova banca dati del turismo per monitorare le strutture turistiche e la gestione dei flussi. «A luglio e agosto la Sardegna vale il 10% del turismo nazionale, ma la nostra sfida è scegliere un turismo adeguato al territorio ed è necessaria una vera programmazione - ha sottolineato Paolo Manca, presidente regionale e vicepresidente nazionale di Federalberghi -. Accolgo con favore i provvedimenti del governo per le "staff house", ci sono pochi alloggi per i dipendenti con l'avvento delle locazioni turistiche brevi, molti imprenditori alberghieri scelgono di riconvertire i piccoli hotel per ospitare i propri dipendenti. Vogliamo un turismo qualificato e regolato, il Codice identificativo nazionale farà scomparire nel tempo gli avventurieri turistici». Durante il convegno, moderato da Valentina Secchi, responsabile provinciale dipartimento turismo di FdI, sono intervenuti Francesco Mura, coordinatore regionale FdI Sardegna; Marco Di Gangi, responsabile turismo regionale di FdI; Salvatore Deidda, presidente Commissione trasporti della Camera dei deputati; Mauro Rotelli, presidente Commissione ambiente della Camera; Gianluca Caramanna, responsabile nazionale turismo di FdI; Ramona Cherchi, vicepresidente provinciale Federalberghi Gallura; Delia Cualbu, vice presidente nazionale wedding planner e Natale Ditel, segretario generale dell'Autorità portuale. La Cherchi ha confermato la necessità di uscire dal monoprodotta marino-balneare per generare una domanda specifica e differenziata per i territori, con l'urgenza di un piano strategico del territorio. Delia Cualbu, invece, ha sollecitato la Regione a puntare su un collegamento diretto per gli Stati Uniti, per incentivare i matrimoni di americani nell'isola, un business in grande crescita e capace di promuovere la Sardegna.

LA NUOVA SARDEGNA 21 giugno 2025

Il punto sull'industria delle vacanze in Sardegna

Turismo 120 milioni per le "staff house" dei dipendenti di hotel e ristoranti

L'annuncio della ministra Santanchè a Olbia

La ministra Daniela Santanchè ha annunciato un pacchetto di misure per il settore turistico, con un totale di 120 milioni di euro destinati a creare alloggi per i dipendenti di hotel e ristoranti, noti come "staff house".

Santanchè ha parlato durante un convegno a Olbia, organizzato da Fratelli d'Italia, dove ha sottolineato l'importanza di un turismo qualificato e regolato. Ha anche annunciato una nuova banca dati per monitorare le strutture turistiche e la gestione dei flussi.

Il ministro ha anche parlato di un piano strategico del territorio, con l'urgenza di un collegamento diretto per gli Stati Uniti, per incentivare i matrimoni di americani nell'isola, un business in grande crescita e capace di promuovere la Sardegna.

La ministra ha anche parlato di un piano strategico del territorio, con l'urgenza di un collegamento diretto per gli Stati Uniti, per incentivare i matrimoni di americani nell'isola, un business in grande crescita e capace di promuovere la Sardegna.

Crescono i voli diretti per gli scali dell'isola ma le Balneari ne hanno migliaia in più

I rapporti della Cna sull'offerta aerea per il 2025 (i voli diretti sono cresciuti del 12%)

La Cna ha pubblicato i rapporti sull'offerta aerea per il 2025. I voli diretti sono cresciuti del 12% rispetto al 2024, ma le balneari ne hanno migliaia in più.

Il rapporto della Cna, l'associazione delle imprese artigiane, evidenzia che il settore turistico è in forte crescita, con un aumento del 12% dei voli diretti per gli scali dell'isola.

La Cna ha anche sottolineato che le balneari hanno visto un aumento del 12% dei voli diretti, ma che il numero di voli è ancora inferiore a quello delle balneari.

Il rapporto della Cna, l'associazione delle imprese artigiane, evidenzia che il settore turistico è in forte crescita, con un aumento del 12% dei voli diretti per gli scali dell'isola.

Relitto della Gennaro Cantiello, via alle ultime fasi della demolizione

È stata necessaria una nuova spesa di 200mila euro, che porta il conto complessivo a circa mezzo milione, per demolire ciò che resta della Gennaro Cantiello, la nave utilizzata per anni per trasportare i detenuti dalla terraferma al carcere dell'Asinara e poi acquistata da Salvatore Pergola, che ne fece per un breve periodo un ristorante galleggiante per poi abbandonarla nel porto di Su Siccu. Ieri ha iniziato a lavorare il "motopontone" che deve portare via la parte semisommersa del relitto, quella che una gru aveva tentato di rimuovere a dicembre, prima che si scoprisse che il terreno sul quale avrebbe dovuto poggiarsi non era sufficientemente stabile. Per questo è stato necessario fare una ulteriore gara d'appalto – da 200mila euro – per il "motopontone" galleggiante. Le fatture le salderà l'Autorità portuale che poi dovrà rivalersi sul proprietario della nave, che non aveva rispettato l'ordinanza di demolizione. I lavori, avviati e interrotti più volte, si sarebbero dovuti concludere a dicembre scorso quando le gru e gli operai della società incaricata dall'Autorità di sistema portuale Mare di Sardegna avevano iniziato a smontare i pezzi del relitto semiaffondato ma dopo pochi giorni i lavori erano stati interrotti. «Purtroppo la demolizione si è fatta più complicata e costosa del previsto», aveva spiegato Massimo Deiana, presidente dell'Autorità portuale. «Dopo la demolizione di parte del relitto, lo svuotamento delle casse galleggianti, una gru avrebbe dovuto portare via il resto. Ma si è scoperto che il terreno sul quale dovrebbe poggiare non è sufficientemente stabile e per questo per completare la demolizione sarà necessario utilizzare un "motopontone"». Quello che ieri ha iniziato a lavorare aprendo, si spera, il capitolo finale della storia.



coordinatore regionale del partito, Francesco Mura, il presidente di Federalberghi Sardegna, Fabio Manca, la vicepresidente di Federalberghi Gallura, Ramona Cherchi, e il presidente della Commissione ambiente della Camera dei Deputati, Mauro Rotelli, e Delia Cualbu, vice presidente nazionale dell'associazione wedding planner. Tania Careddu

Daniela Santanchè: «Flussi turistici da orientare meglio»

Nell'isola venti milioni di presenze. Case low cost per gli operatori del settore

La campagna nazionale Valorizzare l'Italia sbarca in Sardegna per raccontare il lavoro sul turismo fatto dal governo Meloni in due anni e mezzo di legislatura. Tra dati in crescita e riforme, l'appuntamento a Olbia della tappa sarda della campagna lanciata dal Dipartimento turismo di Fratelli d'Italia è stata l'occasione per parlare di destagionalizzazione, blue economy, trasporti, overtourism e il suo contrario. «Siamo impegnati per agevolare le condizioni dei lavoratori del turismo perché crediamo che possa occupare molte persone: oggi abbiamo provato in Consiglio dei ministri una misura senza precedenti, quella dell'housing sociale, case a prezzi calmierati per aiutare dipendenti e imprenditori del settore», ha detto la ministra del Turismo, Daniela Santanchè, intervenuta al convegno (da remoto) per ringraziare quanto fatto dai Dipartimenti del turismo del suo partito che nella sala di Olbia ha accolto esperti e politici. «Siamo troppo concentrati sull'overtourism ma c'è un fenomeno che preoccupa di più, quello dell'undertourism per cui il 75 per cento dei turisti sta nel 4 per cento del territorio italiano: bisogna spostare il flusso turistico nel restante 96 per cento dell'Italia», ha concluso la titolare del ministero. Destagionalizzazione «Delocalizzare i flussi di visitatori è l'obiettivo del governo: portare fuori dai grandi poli turistici i visitatori e distribuirli su tutti i territori», ha confermato il deputato e consigliere di Santanchè, Gianluca Caramanna. «Abbiamo previsioni importanti per questa stagione: secondo i dati ministeriali, in Sardegna si stimano 20 milioni di presenze ma bisogna lavorare molto per la destagionalizzazione, collaborando con Regione e operatori per proporre un'offerta che sfrutti l'enogastronomia e i grandi eventi da lanciare nell'isola fuori stagione», ha spiegato Caramanna. Condivide il responsabile regionale FdI del Dipartimento turismo, Marco Di Gangi: «Viviamo una realtà che segna indicatori positivi ma che si concentrano in un arco temporale troppo ristretto: per far funzionare il turismo fuori stagione serve una regia condivisa, il problema va affrontato in un contesto istituzionale strutturato». La grantrasporti Per orientare l'offerta turistica nell'isola si potrebbe partire dai crocieristi che cercano un turismo esperienziale, dell'enogastronomia ai siti culturali, e questi dati potrebbero indicare la strada per le performance della nostra Regione», ha detto il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, Natale Ditel. Questo, ha spiegato «se si considera che il turismo crocieristico è in continuo aumento, raggiungendo quest'anno 700mila passeggeri». Resta il nodo dei trasporti e non solo d'estate. «Se vogliamo puntare alla destagionalizzazione dobbiamo concentrarci sui trasporti da garantire anche d'inverno», ha detto il presidente della Commissione trasporti della Camera dei Deputati, Salvatore Deidda. E ha concluso: «Bisogna ricordare all'Europa che sebbene il turismo sia una fetta importante dell'economia della Sardegna, non è l'unica perciò bisogna garantire i trasporti, sempre, anche a chi viene per motivi di lavoro». Al convegno hanno partecipato anche la responsabile provinciale Dipartimento turismo Gallura, Valentina Secchi, il



OVERBOOKING AL PORTO

Fondali bassi e pochi ormeggi l'Isola Bianca è in codice rosso

La Cgil: «Non solo i dragaggi, insufficienti anche le banchine»

Olbia L'emergenza del porto segna codice rosso. La notizia della bocciatura da parte del Mase, il ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, al progetto dei dragaggi dei fondali, il quale ha recepito il giudizio negativo espresso dal ministero della Cultura - Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio - per le parti del progetto riferite alle vasche di colmata nord, nell'area denominata "pontile ex Palmera", non ha spento la sua eco. Ora arriva una nuova segnalazione su un fenomeno che rischia di creare problemi all'operatività dello scalo nei prossimi mesi: la mancanza di ormeggi e la necessità, a causa dell'overbooking di imbarcazioni, di dover ormeggiare in rada per ore, non riuscendo ad arrivare nello scalo. Tra banchine insufficienti e fondali troppo bassi in assenza dei dragaggi, la rada dell'Isola Bianca potrebbe diventare come un casello dell'autostrada in pieno agosto. Verso il caos La denuncia arriva da Arnaldo Boeddu, segretario generale della Fit Cgil Sardegna.

«Il problema del porto di Olbia, purtroppo, non è circoscritto a quello dell'escavo - spiega Boeddu -. Se da un lato si è in attesa, da oltre un decennio, che vengano fatti i lavori di dragaggio in maniera che non sorgano problemi di incaglio di navi, sempre con maggiori dimensioni e stazza, questione che deve necessariamente essere portata a sintesi e soluzione in tempi rapidissimi, dall'altra c'è il problema degli ormeggi. Anche lo scorso 19 giugno - denuncia il numero uno della Cgil Trasporti sarda - sono rimaste in rada, in attesa fuori dal porto per mancanza di ormeggi, almeno tre imbarcazioni. Questi episodi, soprattutto nel periodo estivo, si verificano con una certa frequenza e ciò a significare che il porto di Olbia fortunatamente cresce di anno in anno, sia come numero di passeggeri trasportati, sia come numero di ormeggi». La preoccupazione di Boeddu è che, se non si dovessero portare avanti i progetti di ammodernamento, compresi quelli di nuovi ormeggi, «lo sviluppo di una infrastruttura importantissima per l'intera l'isola, come quella portuale, potrebbe subire forti quanto incomprensibili e ingiustificabili rallentamenti». «Forse sarebbe questa l'occasione per lasciare da parte personalismi ed interessi corporativi - conclude Boeddu - e pensare al bene comune e di tutti i cittadini». Dragaggi Sul fronte dei dragaggi, mentre l'Autorità di sistema portuale giudica futuribile l'opzione proposta dal Consorzio industriale provinciale di Sassari per ospitare i materiali di dragaggio di Olbia nella nuova vasca di colmata di Porto Torres, visto che ci vorrebbero anni per completare l'iter autorizzativo per la sua realizzazione, restano le fortissime tensioni. Venerdì, nel corso del convegno "Valorizzare l'Italia con il governo Meloni", al Delta Hotels by Marriott Olbia, davanti ai vertici regionali di Fratelli d'Italia, il presidente della Commissione Trasporti della Camera, Salvatore Deidda, ha sottolineato «la necessità di trovare una soluzione di concerto e l'accordo per i dragaggi nel porto di Olbia, che merita di avere crociere e traghetti e continuare a rappresentare un volano turistico eccellente». Una dichiarazione di intenti che era arrivata dopo il durissimo attacco di Natale Ditel, segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, giunta a distanza di poche ore da quella del presidente, Massimo Deiana. «La decisione del Mase, su parere del ministero della Cultura, è devastante per la Gallura e tutta la Sardegna - ha detto Ditel -. Una decisione sciagurata, perché il gigantismo navale ci obbliga a migliorare le strutture, oggi parliamo di scafi lunghi 366 metri e larghi 60, con maxi crociere che trasportano fino a 7500



passaggeri, più 2mila persone dell'equipaggio. Olbia non potrà più ospitare queste navi senza i dragaggi, stanno condannando a morte crociere e traffico passeggeri, i comandanti già si rifiutano di entrare nel porto di Olbia e andranno a Cagliari e Porto Torres». Già l'anno scorso la stagione crocieristica aveva dovuto fare i conti con i fondali. Il cambio di destinazione della nave da crociera Costa Pacifica, che lo scorso 28 maggio aveva virato verso Oristano, cancellando lo scalo all'Isola Bianca, aveva sollevato nuovi timori sui fondali dello scalo di Olbia, a causa della lentezza dell'iter burocratico che doveva condurre al dragaggio per arrivare a 11 metri di profondità nella canaletta di accesso, che collega l'imboccatura del golfo con l'Isola Bianca e Cocciani, e di 10 metri nelle altre aree. «Un oscuro funzionario di un ministero, che aveva già bloccato i lavori a Cagliari, sta condannando un porto come Olbia che ha accolto l'anno scorso 4 milioni di passeggeri. Un fantomatico vincolo del 1962 su un'area dove già sorgeva un molo industriale come quello della "ex Palmera" ha vanificato un lavoro di 4 anni sul "permitting". Faremo ricorso, ma chiediamo aiuto alla politica».

L'Unione Sarda 23 06 25

Tortolì. Lo scalo cambia volto

Compagnia portuale, abbattuta dalle ruspe la sede abbandonata

L'ex sede della Compagnia portuale, costruita in parte abusivamente, non esiste più. L'involucro di cemento armato si è sgretolato sotto i colpi della benna mordente di un escavatore. L'intervento è cominciato sabato pomeriggio e si è concluso ventiquattro ore dopo. Oggi verranno rase al suolo le ultime tracce dell'edificio che, per oltre mezzo secolo, ha ospitato gli uffici della Compagnia portuale, fallita da qualche anno, e altre attività commerciali. «È l'inizio di una profonda riqualificazione dell'area», ha detto il sindaco Ladu che, insieme all'assessore dei Lavori pubblici Vincenzo Nieddu, ha assistito alle fasi della demolizione affidata all'impresa Cavam di Tortolì. Senza la struttura, che si sviluppava su due livelli, il colpo d'occhio è tutt'altra cosa rispetto al passato. Da via Lungomare si scorgono subito le Rocce Rosse. Le operazioni sono cominciate una decina di giorni fa, quando l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna ha affidato le chiavi del cantiere alla ditta specializzata. Ai lavori di abbattimento del fabbricato seguirà la rimozione della struttura commerciale. Qui verrà realizzato l'edificio polifunzionale dell'area imbarchi. La nuova opera, amovibile, si estenderà per 350 metri quadri e ospiterà i servizi essenziali per i passeggeri in transito (bagni e sala d'attesa), un punto ristoro, biglietteria e relativa agenzia marittima, gli uffici degli ormeggiatori e in virtù della vicinanza al porto turistico, attività per il diportismo nautico e per il noleggio imbarcazioni. Roberto Secci



L'Unione Sarda 24 06 25

Il sindacato: "Il mancato dragaggio porterà gravi danni"

Porto di Olbia, l'allarme della Uil

La Uil Trasporti Sardegna esprime preoccupazione per la bocciatura del progetto di dragaggio del porto di Olbia da parte del ministero della Cultura, recepito dal ministero dell'Ambiente. Questa decisione, che impedisce la realizzazione delle vasche di colmata necessarie per lo smaltimento dei sedimenti, rende di fatto impossibile l'esecuzione dei lavori, con conseguenze disastrose per l'economia e l'occupazione della Sardegna. «Chiediamo una soluzione immediata, siamo di fronte a una decisione irresponsabile e contraddittoria», dicono i segretari regionali Valerio Mereu e Giovanni Maria Cuccu, «che mette a rischio migliaia di posti di lavoro, dal personale portuale alle imprese dell'indotto, fino all'intero comparto turistico. Il porto di Olbia è tra i principali scali passeggeri d'Italia e importante Gate Ro-Ro per l'intera regione. Il mancato dragaggio impedirà l'ingresso delle navi da crociera più grandi, implica il rischio di dover mantenere in servizio le navi più vecchie e inquinanti, e vedrà sfumare l'arrivo delle unità Ro-Ro e Pax più ecologiche, di fatto mettendo in crisi l'intero sistema portuale e le imprese collegate».





Uiltrasporti Sardegna preoccupata per i dragaggi di Olbia

"Incomprensibile e irresponsabile" la bocciatura del progetto sancita dal Mase secondo il sindacato, pronto a mobilitarsi

"Una decisione incomprensibile e irresponsabile, oltre che contraddittoria". Non ha usato mezzi termini la segreteria generale della Uiltrasporti Sardegna per definire il parere del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica sulla valutazione di impatto ambientale che, pur parzialmente positivo, ha di fatto affossato il progetto di dragaggio del porto di Olbia da quasi 100 milioni di euro: "Questa decisione mette a rischio migliaia di posti di lavoro diretti e indiretti, dal personale portuale alle imprese dell'indotto, fino all'intero comparto turistico. Il porto di Olbia è tra i principali scali passeggeri d'Italia e importante Gate Ro-Ro per l'intera regione. La mancata realizzazione del dragaggio impedirà l'ingresso delle navi da crociera più grandi e implica il rischio concreto di dover mantenere in servizio le navi più vecchie e inquinanti, a causa delle quali si è trasferito sull'utenza l'aggravio dei costi derivanti dalla tassazione Ets, e vedrà sfumare l'arrivo delle unità Ro-Ro e Pax più nuove ed ecologiche, di fatto mettendo in crisi l'intero sistema portuale e le imprese ad esso collegato, che in questi anni hanno effettuato investimenti in vista della nuova generazione di navi. Non si può sacrificare lo sviluppo economico e sociale di una Regione in nome di una scelta miope e contraddittoria perché per preservare l'ambiente si sceglie di mantenere in servizio le navi più inquinanti". Esprimendo preoccupazione, Uiltrasporti auspica "che il Governo e la Regione intervengano per risolvere questa situazione paradossale. È necessario trovare una soluzione urgente che permetta la realizzazione del dragaggio, garantendo al contempo la piena sostenibilità ambientale e la salvaguardia del paesaggio. Non possiamo permetterci di perdere un'opportunità così importante per il futuro della Sardegna e dei suoi lavoratori di tutto il sistema portuale. La Uiltrasporti è pronta a mobilitarsi e a intraprendere ogni azione necessaria per tutelare i posti di lavoro e lo sviluppo del sistema portuale di Olbia, invitando tutte le istituzioni coinvolte a un confronto costruttivo per superare l'attuale stallo ed evitare un grave danno a un'intera comunità regionale".

Porto Torres Avanti «Maggioranza silente e città in declino»

Attacco del gruppo consiliare alla giunta Mulas Proposte

Porto Torres I temi e le proposte riferite allo sviluppo economico e al rilancio del territorio continuano a restare fuori dal consiglio comunale. E questo nonostante la disponibilità al dialogo e al confronto per cercare strade comuni da percorrere per il bene della città. La valutazione è di Bastianino Spanu, capogruppo di Porto Torres Avanti: «In città si sta consumando, nell'indifferenza della maggioranza, un lento declino politico e amministrativo: abbiamo avanzato proposte concrete, atti formali e richieste istituzionali mirate a riaccendere il dibattito sul futuro del nostro territorio, a partire dalla convocazione in commissione del Consorzio industriale provinciale e dalla discussione di un ordine del giorno sullo stato di crisi del tessuto produttivo ed economico della città - sottolinea Bastianino Spanu -. Da allora non è arrivata alcuna risposta e neanche un confronto: un silenzio politico che non è più casuale, ma sistematico, un atteggiamento che dimostra la totale assenza di visione».

La prima richiesta del gruppo Porto Torres Avanti è datata 26 aprile 2025 ed era riferita alla richiesta di convocazione della commissione congiunta Ambiente e Attività produttive, per l'audizione del presidente e del direttore del CipSS di Sassari. «La motivazione di quella richiesta era dovuta alle incertezze emerse sull'effettiva disponibilità e tempistica di erogazione dei 45 milioni di euro previsti dall'Accordo di programma Stato-Regione - aggiunge Spanu -, destinati alla messa in sicurezza e alla riqualificazione dell'area industriale di Porto Torres. Ritenevamo necessario un momento di confronto istituzionale con i massimi dirigenti del Consorzio industriale, per poter aggiornare la commissione sullo stato di avanzamento dei progetti, sulle eventuali criticità emerse e sulle tempistiche di attuazione. Considerando la centralità strategica di tali interventi per il futuro del territorio in termini ambientali, economici e occupazionali». La seconda richiesta è datata 23 maggio 2025, ed è la proposta di una mozione unitaria per il rilancio economico, produttivo e sociale del territorio. Che impegnava il sindaco a istituire un Tavolo istituzionale permanente con la partecipazione di Regione, Città metropolitana, Consorzio Industriale, **Autorità di sistema portuale**, Parco dell'Asinara, associazioni di categoria, sindacati e rappresentanti della società civile. E questo «al fine di coordinare iniziative di rilancio del territorio e promuovere la piena attuazione del Piano di sviluppo locale Porto Torres 2030, garantendo il monitoraggio dei progetti previsti e l'allocatione delle risorse necessarie per la realizzazione». «Non c'è stato alcun riscontro - conclude Spanu - nessun segno di volontà politica per un'eventuale discussione in consiglio comunale e abbiamo preso atto con rammarico del disinteresse a un confronto costruttivo e condiviso su tematiche di assoluta urgenza da parte della maggioranza». La mozione verrà comunque protocollata dal gruppo Porto Torres Avanti.



L'Unione Sarda 26 06 25

Via Roma. Comune – Autorità portuale

Bus dentro il porto: "Un'idea allo studio non una decisione"

Le "misure" sono ancora da prendere. La discussione è appena cominciata. Con il Comune che studia un piano per risolvere il problema della viabilità in via Roma e l'Autorità portuale che ha cominciato i lavori di riqualificazione all'interno del porto. Idee sul tavolo tante, decisioni prese nessuna. Come la rotatoria in via Roma lato porto, in corrispondenza del Consiglio regionale, che permetterebbe un ingresso diretto alle auto al porto (dove oggi c'è l'uscita), evitando di arrivare fino a viale La Plaia per poi tornare indietro. O come l'ipotesi di far passare i bus all'interno del porto quando arriverà il cantiere della metropolitana che, inevitabilmente, sfratterà i mezzi pubblici. Un'idea, una suggestione. Nulla di più, per il momento. Anche i vertici dell'Autorità portuale confermano che nessuna decisione è stata presa, sono allo studio tutte le possibilità. Bisognerà valutare le carte, Comune e Autorità sono appena alla raccolta dei dati. Poi si vedrà. Quel che è sicuro invece è che il Comune intende risolvere il problema del traffico in via Roma: per questo motivo con la facoltà di Ingegneria sta studiando un piano con alcune rotatorie che avranno lo scopo di eliminare i semafori e alleggerire i flussi. (ma. mad.)



Bonaria. Alla fotografa scomparsa sarà dedicato un tratto del lungomare tra il Molo Ichnusa e Su Siccu

Nasce "sa passillara" Daniela Zedda

Il 4 luglio l'inaugurazione della targa e della mostra permanente "La città parlante"

In pubblico Daniela Zedda era una persona molto schiva. Privatamente, invece, era fantasticamente esplosiva: sagacemente casteddaia, curiosa, molto generosa e ancor più divertente. Amava profondamente tutto ciò a cui decideva di dedicarsi, non solo la fotografia di cui era maestra, ma la musica, la letteratura, il giornalismo, le arti e la moda. Passioni che esternava però solo attraverso i suoi scatti fotografici che adoperava come filtro tra sé e il mondo. Se si vuole cercare la vera Daniela Zedda bisogna cercarla fra le sue opere. Quindi chissà come avrebbe appreso che due anni dopo la sua scomparsa (avvenuta prematuramente) dal prossimo 4 luglio il pontile che collega il Molo Ichnusa a Su Siccu porterà il suo nome: passillara Daniela Zedda.

Percorso Si sarebbe schernita? Avrebbe mandato tutti a quel paese? O avrebbe accolto la proposta con una delle sue fulminanti battute. Tipo: «Fate voi, ma no mi circheis». Sta di fatto che il suo nome così resterà ancora più impresso nella memoria cittadina. Anche perché non si tratterà solo di scoprire una targa ma di dar vita lungo la passeggiata a «una mostra permanente dedicata alla sua Cagliari», spiega Sergio

Benoni, giornalista, che rafforzò proprio nella redazione de L'Unione Sarda, loro luogo di lavoro, un'amicizia fraterna. «La mostra è realizzata dall'associazione culturale Tyche grazie alla collaborazione con l'Autorità di sistema portuale della Sardegna, che ha deciso di non limitarsi a ospitare le fotografie di Daniela Zedda lungo il muro che fiancheggia la passerella in legno sulle acque del porto, ma di intitolare all'artista l'intero percorso espositivo». Autorità portuale Lo spiega bene Massimo Deiana, presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna: «È un sentito riconoscimento a una grande professionista che, con i suoi scatti, ha raccontato Cagliari attraverso gli occhi del fotoreporter e il cuore di chi l'ha saputa vivere intensamente, raccontandone ogni suo scorcio con il click discreto, ma capace di suscitare emozioni profonde. Le immagini di Daniela Zedda oggi rivivono attraverso un percorso suggestivo di immagini fotografiche, aperto a tutti, in una delle zone più belle del lungomare che, con grande affetto, intitoliamo a lei e alla sua arte». Doppio appuntamento Venerdì 4 luglio, sarà l'occasione per un doppio appuntamento: alle 10 la sistemazione della targa e subito dopo l'avvio della mostra permanente dal titolo "La Città Parlante" «composta da una selezione di trenta scatti realizzati tra il 2020 e il 2021 da Daniela per il libro su Cagliari», spiega Benoni, coautore dell'opera pubblicata nel 2022 dalla casa editrice tedesca Emons: "111 luoghi di Cagliari che devi proprio scoprire". Gli scatti Le immagini della mostra saranno accompagnate da testi narrativi che svelano storie e curiosità sui luoghi fotografati. Attraverso codici QR posizionati accanto a ogni foto, i visitatori possono ascoltare e leggere questi brevi racconti sui loro dispositivi mobili. «Daniela ha sempre amato gli spazi non convenzionali dove esporre le sue opere – conclude Benoni, curatore della mostra insieme all'art director Paolo Bazzani – come i capannoni in disuso dell'istituto industriale Scano, i negozi, le botteghe, persino i balconi di abitazioni private. Questa passeggiata, uno dei luoghi della città a lei più cari, avrebbe fatto davvero la sua felicità. E la sua mostra su Cagliari in questo spazio aperto sul mare assume davvero per tutti noi il significato di un dono». Dal porto alla Sella del Diavolo, dal colle di Tuvixeddu all'Orto Botanico, passando per le chiese, le piazze, le mura, gli scorci, i luoghi del vivere quotidiano, le architetture e i segni lasciati in eredità da artisti come Gaetano Cima, Tavolara, Efsio Badas, Costantino Nivola. Tutto secondo lo sguardo di Daniela Zedda, fotografa de L'Unione Sarda. Francesco Abate



Sardegna, in aumento merci e passeggeri in tutti i porti

BILANCIO CONSUNTIVO 2024

Davide Madeddu. Dagli investimenti alle infrastrutture, passando per i crocieristi, le entrate e i traffici. E' un percorso in crescita quello che caratterizza i porti della Sardegna. I documenti approvati dal Comitato di gestione dell'AdSp, l'autorità di sistema dei porti e mare di Sardegna, parlano di un segno positivo in tutti i settori. Sul piano finanziario il documento, che è anche relativo all'ultimo mandato del presidente Massimo Deiana (in scadenza a luglio), «registra un incremento di circa 2 milioni di entrate correnti rispetto al 2023 (+2,65 %) e si attesta, quindi, ad oltre 71 milioni e 200 mila euro». In crescita anche le uscite, che salgono del 21,5% rispetto al 2023, pari a poco più di 39 milioni e 300 mila euro. Al 31 dicembre 2024, l'AdSP chiude con un avanzo di amministrazione di circa 348 milioni, di cui oltre 325 vincolati per il pagamento di opere già in corso. «L'avanzo amministrativo disponibile ammonta, quindi, a circa 23 milioni, il più basso finora registrato - sottolineano all'Autorità -. Relativamente all'attività operativa e istituzionale svolta, la relazione annuale 2024



fotografa un sistema portuale in buona salute». Nei porti di competenza dell'AdSP (9 in totale), infatti, l'anno si è chiuso con circa 41 milioni e 700 mila tonnellate di merce (pari all'1,7% in più rispetto al 2023), oltre 6 milioni e mezzo di passeggeri (+5,2 %) e poco più di 684 mila crocieristi in transito (+ 57 %). Ci sono poi i dati relativi alla movimentazione di contenitori nel Porto Canale di Cagliari, «con circa 100 mila Teus registrati nel compendio contenitori di Mito Srl, rispetto ai circa 55 mila del 2023 (+77,7 %), ai quali si aggiungono circa ulteriori 100 mila Teus di traffico Grendi e Grimaldi, rispetto ai circa 84 mila del 2023 (+18 %). Per Massimo Deiana, presidente AdSp, «I due consuntivi di attività e bilancio approvati dal Comitato di Gestione confermano l'ottimo stato di salute del nostro Sistema Portuale». «Il 2024 ha rappresentato un anno di crescita consolidata dei traffici per tutti i porti di competenza e l'avvio di un'intensa stagione di potenziamento delle infrastrutture portuali - aggiunge -. Una premessa per una ulteriore crescita economica per l'Ente che garantirà una navigazione sicura, con un valido equipaggio a bordo, per tutto il prossimo quadriennio». C'è poi il capitolo infrastrutture e manutenzioni. In questo caso la spesa 2024 supera i 130 milioni (il 67% dell'impegnato complessivo di 194 milioni). Tra le opere strategiche da segnalare, la realizzazione del nuovo Terminal Ro-Ro del Porto Canale di Cagliari (per il quale sono stati liquidati circa 97 milioni) e l'avvio dell'elettrificazione delle banchine dei porti di sistema, con la consegna del primo cantiere nel mese di dicembre. Relativamente al demanio, dalla ricognizione annuale, risultano in essere circa 380 concessioni su tutto il sistema portuale, per una riscossione annuale che supera i 12 milioni e 600 mila euro di canoni. Tra le novità c'è poi il progetto pilota per il rilascio unificato dei permessi di accesso in porto per gli autotrasportatori. «Tale servizio permetterà alle società interessate di richiedere, con una sola sessione, i permessi per più AdSP o porti, e di ottenere, così, un solo titolo di accesso virtualizzato valido in tutti i nodi prescelti dal trasportatore - sottolineano all'AdSp -. La verifica on-line ed in tempo reale del titolo, sia per l'autista sia per il veicolo, avverrà tramite un'apposita applicazione sviluppata dal Mit»



Expo 2025 a Osaka, la Sardegna in vetrina: incentivi, logistica e zone franche per attrarre capitali giapponesi

Sala gremita di investitori giapponesi e grande attenzione per l'iniziativa " Invest in Sardinia ". Nella quinta giornata della Settimana della Sardegna all'Expo 2025 di Osaka il focus è stato sull'attrazione degli investimenti. Organizzata in collaborazione con il ministero delle Imprese e Made in Italy (Mimit) e il Centro regionale di programmazione (Crp), la conferenza è stata introdotta dal vicepresidente Giuseppe Meloni : "Eventi come questo sono di rilevanza strategica per lo sviluppo della Regione e ci consentono di far conoscere tutte le potenzialità del nostro territorio. Raccontiamo una Sardegna che guarda al futuro, che punta su sostenibilità e innovazione quali leve per attrarre investimenti e generare valore condiviso. Il Crp svolge un ruolo chiave in questo processo, attuando una programmazione integrata e mirata all'attrazione degli investimenti - ha proseguito l'assessore del Bilancio e Programmazione economica -. Siamo qui per offrire opportunità concrete ma anche per ascoltare gli investitori giapponesi. Vogliamo costruire relazioni autentiche capaci di trasformarsi in collaborazione, occupazione, innovazione", ha concluso Meloni. Dopo l'intervento del responsabile dell'Unità di missione attrazione e sblocco investimenti del Mimit Giovanni Savini, è toccato a Luca Spissu , componente del gruppo di lavoro per l'attrazione degli investimenti del Crp, illustrare "l'ecosistema Sardegna fatto di tre aeroporti e quattro porti e di una grande disponibilità di aree su tutto il territorio, la connessione digitale data dalla rete Terabit e la nuova Scuola internazionale di Olbia per le famiglie degli investitori, senza dimenticare gli incentivi della Zes (zona economica speciale) unica del Sud Italia, di cui la Sardegna fa parte, che prevede un credito di imposta fino al 50%, un percorso di autorizzazioni burocratiche molto snello e gli oltre 520 milioni di fondi europei a partire dal Fesr (Fondo europeo di sviluppo regionale) per la competitività e l'innovazione che danno grandi vantaggi a chi vuole portare le proprie attività nella nostra Isola". Maurizio Battelli ha invece illustrato la "Cagliari Free zone", "la seconda area industriale in Italia di 90 ettari, di cui 30 pronti alla delimitazione, con 1.600 metri di banchina nel porto e cinque attracchi specializzati dove operano già 420 imprese" che rappresentano "un hub nel cuore del Mediterraneo". La zona franca doganale permanente consente alle aziende giapponesi che puntano sull'export extra Ue (Svizzera e Regno Unito, Medioriente e Nord Africa) di abbattere "la tassazione fino a 2 milioni di euro", ha sottolineato Battelli. Molti gli investitori che al termine della conferenza hanno preso contatti con il Crp e il Mimit per avere informazioni personalizzate sui loro piani di investimento.

