

Parco, ristorante e nuova pista viale Isola Bianca è un cantiere

Gli interventi dell'Authority. Al via i lavori al Molo Brin

Olbia Lungo il viale che porta all'Isola Bianca sono comparse transenne e cartelli da cantiere. L'Autorità di sistema portuale ha pianificato alcuni interventi di riqualificazione, con l'obiettivo di creare nuovi spazi e portare nuovi colori tra l'asfalto e il cemento del porto. Un primo progetto riguarda la pista ciclabile, che diventerà rossa come quelle realizzate in città dal Comune. Poi le ruspe e gli operai stanno intervenendo nell'ampio spazio compreso tra l'area destinata ai tir e alle strutture della capitaneria. Qui sta vedendo la luce una area verde - la prima di questo genere lungo il viale -, per un investimento totale di quasi 700mila euro. In fondo allo stesso viale, invece, sarà presto realizzato un nuovo ristorante al posto di un edificio costruito negli anni Quaranta e da un pezzo in stato di

abbandono. Insomma, un piano di riqualificazione portuale, quello dell'Asdp, che sarà in qualche modo collegato a quello previsto più nel centro città, nella zona dei moli Brin e Bosazza, dove, dopo le autorizzazioni rilasciate dalla stessa Authority, vedranno la luce una marina per maxi yacht e un porto turistico. I lavori per la marina dovrebbero prendere il via la prossima settimana. Isola Bianca Solo pochi giorni da l'Autorità di sistema portuale, presieduta da Massimo Deiana, ha deliberato la concessione demaniale, della durata di 15 anni, alla società olbiese Cliscan. Riguarda uno stabile di 200 metri quadrati, con area esterna, che era stato costruito una ottantina di anni fa per la quarantena degli animali in arrivo e in partenza dai moli dell'Isola Bianca. Abbandonata per un lungo periodo, la struttura sarà ora ristrutturata e trasformata in un nuovo ristorante, accanto a uno già esistente. Un modo per cancellare il degrado da un edificio storico e vincolato dalla Soprintendenza. Da qualche tempo, invece, sono cominciati i lavori per realizzare un parco verde quasi nel cuore di viale Isola Bianca: sono previsti prati, camminamenti, piante e anche giochi per bambini. Nel frattempo l'Authority ha asfaltato la strada che scorre davanti alla capitaneria e sta anche intervenendo sulla pista ciclabile, di circa un chilometro, che unisce il centro città con i moli. La pista - che fu la prima a essere realizzata a Olbia - si presenterà presto con un nuovo manto. Sarà di colore rosso, per essere uniformata a quelle che il Comune sta realizzando lungo la linea di costa del golfo interno. Brin e Bosazza Grandi manovre soprattutto dalle parti del molo Brin, dove tra qualche giorno prenderanno il via i lavori per la marina dei maxi yacht. Saranno eliminati diversi parcheggi e così il Comune si è mosso per riaprire il parcheggio sotterraneo alla radice di viale Isola Bianca. Pochi giorni fa l'Authority ha poi dato il via libera alla modifica del Piano regolatore portuale. Significa che nella zona del Molo Bosazza, fino a d



arrivare quasi al lungomare di via Redipuglia, potrà nascere un porto turistico per attività da diporto. Ci sarà da capire se, in quest'area, potranno essere in futuro ospitate anche le imbarcazioni delle marine popolari destinate a restare senza mare. A cominciare da quella della Sacra Famiglia, che, dopo una lunga battaglia legale con Authority e Comune, dovrebbe presto smontare i suoi pontili.

SI FERMA IL TRAGHETTO ICHNUSA PER BONIFACIO C'È SOLO MOBY

SANTA TERESA GIOVEDÌ È SCADUTA LA CONVENZIONE STAGIONALE

Santa Teresa Gallura È scaduto giovedì il termine della concessione stagionale per la Ichnusa lines e dall'altro ieri la motonave omonima non copre più il collegamento tra Santa Teresa Gallura e Bonifacio, in Corsica. La Ichnusa ora è ferma in porto e nei prossimi giorni andrà in cantiere per le manutenzioni periodiche. In questo momento il collegamento è coperto dalla sola Giraglia, del gruppo Moby (il traghetto "di riserva", il Bastia, è stato venduto), in regime di continuità territoriale marittima. Da venerdì in mare c'è solo la Giraglia e subito un primo problema da affrontare. La boa di segnalazione all'ingresso e a all'uscita dal porto gallurese è guasta e se non sarà riparata c'è il rischio (anzi, la certezza) che Moby annulli l'ultima corsa giornaliera da Bonifacio, quella delle 20,25 che si svolge ben oltre il tramonto. In pratica, l'accesso al porto non è segnalato e la navigazione non sarebbe sicura. È evidente che si tratta di un impedimento non dipendente dalla compagnia di navigazione, ma è l'ennesima riprova che il collegamento tra la Sardegna e la Corsica è sempre pieno di sorprese e imprevisti che rendono incerta la partenza e l'arrivo nelle due isole. Una incertezza che da anni costituisce la spina nel fianco di un collegamento marittimo su cui pure la Regione Sardegna investe denaro per garantire il servizio ai tanti passeggeri pendolari e autotrasportatori che operano tra e due isole e che ogni giorno devono fare i conti con il maltempo o con avarie al motore delle motonavi impiegate nella tratta. (m.b.)

LA NUOVA
GALLURA

Si ferma il traghetto Ichnusa per Bonifacio c'è solo Moby

Santa Teresa Giovedì è scaduta la convenzione stagionale

Santa Teresa Gallura È scaduto giovedì il termine della concessione stagionale per la Ichnusa lines e dall'altro ieri la motonave omonima non copre più il collegamento tra Santa Teresa Gallura e Bonifacio, in Corsica. La Ichnusa ora è ferma in porto e nei prossimi giorni andrà in cantiere per le manutenzioni periodiche. In questo momento il collegamento è coperto dalla sola Giraglia, del gruppo Moby (il traghetto "di riserva", il Bastia, è stato venduto), in regime di continuità territoriale marittima.



È evidente che si tratta di un impedimento non dipendente dalla compagnia di navigazione, ma è l'ennesima riprova che il collegamento tra la Sardegna e la Corsica è sempre pieno di sorprese e imprevisti che rendono incerta la partenza e l'arrivo nelle due isole. Una incertezza che da anni costituisce la spina nel fianco di un collegamento marittimo su cui pure la Regione Sardegna investe denaro per garantire il servizio ai tanti passeggeri pendolari e autotrasportatori che operano tra e due isole e che ogni giorno devono fare i conti con il maltempo o con avarie al motore delle motonavi impiegate nella tratta. (m.b.)

Servizio Lu Pustali due nuovi autobus elettrici e uno ibrido

Nelle strade di Arzachena



Lu Pustali. Uno dei nuovi autobus era già di proprietà dell'Amministrazione comunale ed è stato recentemente acquistato. Gli altri due sono stati acquistati nel 2020 e sono stati messi in servizio nel 2021. Per i prossimi giorni si prevede l'arrivo di altri due autobus ibridi. Lu Pustali ha investito nella mobilità sostenibile e ha acquistato la pagina della sua attività dal Comune di Arzachena.

L'arcipelago della cultura
di Carolina Bazzani

In mostra i tesori di Santa Maria Maddalena

viaggio dal Museo diocesano a quello virtuale

Il dono che l'ammiraglio inglese Nelson fece all'isola nel 1804 adesso anche in digitale



La Madonna Nella sala virtuale del museo diocesano di Santa Maria Maddalena, in Corsica, è in mostra il tesoro di Santa Maria Maddalena. Quest'opera è stata donata all'isola nel 1804 dall'ammiraglio inglese Nelson. La mostra è curata da Carolina Bazzani e si svolge dal Museo diocesano di Santa Maria Maddalena. Il tesoro è composto da opere d'arte di grande valore storico e artistico. La mostra è gratuita e si svolge dal Museo diocesano di Santa Maria Maddalena. Il tesoro è composto da opere d'arte di grande valore storico e artistico. La mostra è gratuita e si svolge dal Museo diocesano di Santa Maria Maddalena.

Santa Teresa Gallura È scaduto giovedì il termine della concessione stagionale per la Ichnusa lines e dall'altro ieri la motonave omonima non copre più il collegamento tra Santa Teresa Gallura e Bonifacio, in Corsica. La Ichnusa ora è ferma in porto e nei prossimi giorni andrà in cantiere per le manutenzioni periodiche. In questo momento il collegamento è coperto dalla sola Giraglia, del gruppo Moby (il traghetto "di riserva", il Bastia, è stato venduto), in regime di continuità territoriale marittima.

È evidente che si tratta di un impedimento non dipendente dalla compagnia di navigazione, ma è l'ennesima riprova che il collegamento tra la Sardegna e la Corsica è sempre pieno di sorprese e imprevisti che rendono incerta la partenza e l'arrivo nelle due isole. Una incertezza che da anni costituisce la spina nel fianco di un collegamento marittimo su cui pure la Regione Sardegna investe denaro per garantire il servizio ai tanti passeggeri pendolari e autotrasportatori che operano tra e due isole e che ogni giorno devono fare i conti con il maltempo o con avarie al motore delle motonavi impiegate nella tratta. (m.b.)

Olbia. C'è anche il rischio di disastro ambientale: il cargo potrebbe affondare al molo

Nave all'asta, marinai in festa

L'armatore li aveva abbandonati in alto mare, ora chiedono i danni

La nave si trova nel molo 1 bis del porto di Olbia, esattamente dal 20 dicembre del 2019. Quando il mercantile Lira (bandiera panamense, armatore turco, 100 metri di lunghezza, 2mila tonnellate di stazza) entrò all'Isola Bianca trainata dai rimorchiatori della Direzione marittima, la Guardia Costiera evitò il disastro nell'arcipelago di La Maddalena. Il cargo abbandonato dall'armatore, senza governo e senza strumentazione, stava per schiantarsi su una delle isolette tra Sardegna e Corsica. All'asta. Ora il Tribunale di Tempio ha messo all'asta il mercantile: il cargo Lira sarà venduto (ammesso che qualcuno faccia una offerta) per risarcire i marinai dell'equipaggio. Lo ha deciso il giudice Sergio Pastorino nella causa promossa da cinque dipendenti della società armatrice. Persone trattate come reietti del mare, senza stipendio, senza vestiti e senza assistenza sanitaria. Prima abbandonati nel Tirreno, al largo di Ustica, sulla nave con i serbatoi del carburante vuoti, e poi a Olbia a bordo del cargo, dal 20 dicembre 2019 all'ottobre del 2020, quando la Lira venne sgomberata per «i pericoli sanitari accentuati dal sopraggiungere del Coronavirus». I

marinai vennero rimpatriati (a spese dello Stato italiano) in Libano, Siria, India e Georgia, dopo essere rimasti quasi un anno (quarantena compresa) dentro la nave ormeggiata all'Isola Bianca. I marinai del cargo turco, scrive il giudice, sono stati lasciati soli a bordo del Lira «dove hanno soggiornato in condizioni precarie senza le misure igienico sanitarie e con scarsità di viveri». Sin dall'arrivo all'Isola Bianca vennero aiutati dalla Guardia Costiera, dalla Croce Rossa e dalle associazioni di volontariato di Olbia. Le parole dell'allora direttore marittimo, Maurizio Trogu: «Grazie all'intervento della comunità olbiese sono state garantite condizioni di vita dignitose all'equipaggio». Ma adesso i marinai chiedono che vengano regolati i conti, per il trattamento a loro riservato. Gli atti della causa sono durissimi, si parla del cargo in balia delle onde nel Tirreno e poi del viaggio allucinante da Ustica sino al nord della Sardegna, con il mercantile spinto dalle correnti marine. E dal momento dell'attracco a Olbia (grazie al lavoro del rimorchiatore Mascalzone Scatenato e di ormeggiatori e piloti del porto di Olbia) si apre un'altra partita che presto entrerà nella causa promossa dai marinai. L'altro soggetto danneggiato è infatti l'Autorità portuale della Sardegna, che da cinque anni concede un molo per la sosta della Lira. I costi sono tutti a carico dell'ente, il cargo occupa una consistente porzione della banchina 1 bis rendendola inutilizzabile. L'Autorità portuale non ha mai avuto un centesimo per la "sosta inoperosa". Ma i soldi sono un problema relativo. Il rischio è quello di un disastro ambientale: il cargo senza una adeguata manutenzione (o un trasferimento) rischia di colare a picco davanti al molo. Andrea Busia



Santa Teresa Una boa galleggiante "riaccende" il porto

Sostituito alcune settimane fa il fanale guasto, garantita anche l'ultima corsa del traghetto da Bonifacio

Santa Teresa Gallura Una boa galleggiante luminosa segnala l'ingresso nel porto Longonsardo e la motonave Giraglia può navigare in sicurezza anche con l'oscurità. È salva quindi l'ultima corsa in partenza da Bonifacio alle 20,15 e diretta a Santa Teresa. La boa è stata sistemata in sostituzione del fanale danneggiato che aveva allarmato passeggeri e autotrasportatori che ogni giorno viaggiano tra la Sardegna e la Corsica. A La Maddalena, il comandante della capitaneria di porto, capitano di fregata Emiliano Santocchini, ha precisato che l'intervento di sostituzione della meda fuori uso risale a qualche settimana fa, lo scorso ottobre, e che l'accesso al porto gallurese avviene regolarmente e in assoluta sicurezza. È confermato che in mare tra Bonifacio e Santa Teresa in questo momento opera la sola Giraglia della flotta Moby che assicura il servizio in continuità territoriale marittima con quattro corse giornaliere. Dal 31 ottobre, infatti, è ferma la motonave Ichnusa, dell'omonima compagnia di navigazione genovese, giunta alla scadenza della convenzione stagionale che potenzia il servizio di trasporto durante la stagione turistica. Visti i numerosi precedenti, la sola Giraglia in servizio d'inverno sulle Bocche di Bonifacio non offre certo garanzie di tenuta. Infatti, soltanto nel 2024 le fermate per avaria o controlli tecnici sono state innumerevoli e a poco o nulla è servita l'unità sostitutiva, il traghetto Bastia, che ha passato più tempo fermo in banchina che in navigazione. Ora lo stesso traghetto Bastia (sempre del gruppo Moby) è stato pure venduto a Napoli e la Giraglia "balla da sola" scatenando le legittime apprensioni dei pendolari e degli autotrasportatori che ogni giorno lavorano tra le due isole, molto spesso senza avere la certezza dell'imbarco. Un problema di vera continuità territoriale marittima che la Regione Sardegna, con il suo bando di affidamento in concessione (6 anni) della tratta, non ha mai risolto del tutto lasciando passeggeri e mezzi in balia di avarie o condizioni meteo sfavorevoli.



Via Roma. Per un calabrese arrivato ieri, due biglietti per tornare in città e soggiornare in un hotel a 5 stelle

«Lei è il crocierista numero 500mila»: turista premiato

L'anno chiuderà con 700 mila sbarchi. Deiana "Crescita eccezionale"

Un attimo che racchiude un traguardo. Ieri, al molo Rinascita, l'entusiasmo di un turista si è intrecciato con la storia di una città in ascesa, trasformando uno sbarco come tanti in un'immagine di crescita e accoglienza. Con il sorriso emozionato di Gaspare Stellato, il porto di Cagliari ha, infatti, accolto il suo 500.000° crocierista del 2024, celebrando non solo un record, ma il segno di un legame sempre più forte tra questa città e chi viene a scoprirla. L'entusiasmo Gaspare, calabrese di Rende in provincia di Cosenza, non si aspettava certo di trovare riflettori puntati al suo arrivo: insieme alla compagna Serena Alessio, è stato accolto come guest star e omaggiato con un soggiorno a Palazzo Tirso e due biglietti per tornare e vivere ancora Cagliari. «Ci siamo imbarcati a Napoli, questo è il nostro penultimo giorno di crociera. Accoglienza straordinaria, un'emozione fortissima, non pensavo di essere il cinque centomillesimo turista sbarcato a Cagliari», afferma l'uomo visibilmente colpito. «Io sono già stato in Sardegna, a Teulada qualche anno fa con la mia famiglia, per Serena è la prima volta, ma ora avremo l'opportunità di tornare e sinceramente non vediamo l'ora. È stata davvero una giornata meravigliosa». I protagonisti Gaspare e Serena, in viaggio su una delle tre imponenti navi attraccate ieri – la Costa Smeralda, l'Island Princess e l'Emerald Sakara – hanno vissuto un'accoglienza speciale al porto, accolti dalla general manager di Cagliari Cruise Port, Raffaella Del Prete, e dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, Massimo Deiana. «La stagione crocieristica in corso è caratterizzata da una crescita eccezionale, con addirittura 76 accosti in più nel 2024 rispetto allo scorso anno e, per la prima volta, con scali anche nei mesi invernali, con una importante ricaduta economica per il territorio distribuita in tutto l'arco dell'anno», ha detto Raffaella Del Prete, «crediamo da sempre che Cagliari sia una destinazione turistica ideale per tutte le stagioni, non solo legata alle bellissime spiagge, ma a tutto il territorio, alla sua storia unica e alle sue eccellenze. Come terminalista siamo il primo punto di contatto fra i crocieristi ed il territorio ed è quindi naturale per noi voler festeggiare questi traguardi straordinari». Arrivi in aumento. Questa stagione crocieristica ha già registrato un aumento significativo: ben 178 scali sono previsti entro la fine del 2024, rispetto ai 102 del 2023, con un incremento superiore al 50% in termini di numero di turisti arrivati a bordo delle navi da crociera. Per la prima volta Cagliari sta accogliendo navi anche durante i mesi invernali, destagionalizzando così l'afflusso di turisti. L'obiettivo, come sottolinea Massimo Deiana, è ambizioso: «Questo è un record assoluto per tutto il sistema aeroportuale sardo. Non abbiamo mai raggiunto il mezzo milione di passeggeri e siamo a un passo dal chiudere il 2024 con oltre 700mila crocieristi complessivi. Penso che a breve potremo festeggiare il milione di passeggeri in tutta la Sardegna. Oggi Cagliari è una delle mete più desiderate del Mediterraneo, è un trend molto positivo e fortemente destagionalizzato, con navi che continueranno a registrare scali settimanali nei nostri porti anche nei mesi invernali». Francesca Melis





Crociere, a Cagliari si va verso i 700mila passeggeri

E Cagliari Cruise port ha festeggiato questa mattina il passeggero numero 500mila sbarcato oggi nel capoluogo. Per lui, un turista calabrese di Rende, in provincia di Cosenza, due biglietti aerei per tornare a Cagliari e conoscere ancora meglio la città. E, grazie alla collaborazione con Palazzo Tirso, un soggiorno per due persone nell'hotel affacciato sul mare. Tre le navi contemporaneamente in porto: la Costa Smeralda, fedele presenza del martedì in porto, l'Island Princess della Princess Cruises e l'Emerald Sakara, della Emerald Cruises. A dare il benvenuto all'ospite speciale la general manager di Cagliari Cruise port Raffaella Del Prete, il presidente e la marketing manager dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna Massimo Deiana e Valeria Mangiarotti. "La stagione crocieristica in corso è caratterizzata da una crescita eccezionale, con addirittura 76 accosti in più nel 2024 rispetto allo scorso anno e, per la prima volta, con scali anche nei mesi invernali, con una importante ricaduta economica per il territorio distribuita in tutto l'arco dell'anno - ha detto Del Prete - Crediamo da sempre che Cagliari sia una destinazione turistica ideale per tutte le stagioni, non solo legata alle bellissime spiagge, ma a tutto il territorio, alla sua storia unica ed alle sue eccellenze. Come terminalista siamo il primo punto di contatto fra i crocieristi ed il territorio ed è quindi naturale per noi voler festeggiare questi traguardi straordinari ringraziando le linee che ci scelgono ed i loro ospiti, premiando simbolicamente il 500.000 crocierista". I conti sono già fatti: alla fine del 2024 la Cagliari Cruise Port 178 navi da crociera rispetto ai 102 scali del 2023. Con un incremento superiore al 50% per numero di turisti arrivati a bordo delle navi da crociera. "Oggi è una giornata record per il porto di Cagliari e per tutto il Sistema portuale della Sardegna che si appresta a chiudere il 2024 vicino a quota 700mila crocieristi complessivi - ha evidenziato Deiana - è un trend molto positivo e fortemente destagionalizzato, con navi che continueranno a registrare scali settimanali nei nostri porti anche nei mesi invernali. Obiettivo sul prossimo quinquennio è mantenere la rotta di crescita verso il milione di crocieristi e posizionarci al vertice delle destinazioni del Mediterraneo".



Crociere, a Cagliari numeri da record: il 2024 si chiuderà con 700mila passeggeri

Importanti traguardi per il Cagliari Cruise Port che oggi ha celebrato l'arrivo del 500.000° crocierista dell'anno e contemporaneamente ha annunciato i numeri del 2024 che si chiuderà con quasi 700mila crocieristi. Il crocierista numero 500mila, un calabrese di Rende, è stato accolto dalla general manager di Cagliari Cruise Port, Raffaella Del Prete, dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, Massimo Deiana e dalla marketing manager dell'Autorità di Sistema Portuale, Valeria Mangiarotti, mentre in porto si trovavano contemporaneamente ben tre navi, la Costa Smeralda, fedele presenza del martedì in porto, l'Island Princess della Princess Cruises e l'Emerald Sakara, della Emerald Cruises. Per il turista calabrese due biglietti aerei per tornare a Cagliari e un soggiorno per due persone a Palazzo Tirso. "La stagione crocieristica in corso è caratterizzata da una crescita eccezionale, con addirittura 76 accosti in più nel 2024 rispetto allo scorso anno e, per la prima volta, con scali anche nei mesi invernali, con una importante ricaduta economica per il territorio distribuita in tutto l'arco dell'anno - ha sottolineato Raffaella Del Prete -. Crediamo da sempre che Cagliari sia una destinazione turistica ideale per tutte le stagioni, non solo legata alle bellissime spiagge, ma a tutto il territorio, alla sua storia unica ed alle sue eccellenze. Come terminalista siamo il primo punto di contatto fra i crocieristi ed il territorio ed è quindi naturale per noi voler festeggiare questi traguardi straordinari ringraziando le linee che ci scelgono ed i loro ospiti, premiando simbolicamente il 500.000 crocierista". Nel 2024 la Cagliari Cruise Port ospiterà 178 navi da crociera rispetto ai 102 scali del 2023, e con un incremento superiore al 50% termini di numero di turisti arrivati a bordo delle navi da crociera. "Oggi è una giornata record per il porto di Cagliari e per tutto il Sistema portuale della Sardegna che si appresta a chiudere il 2024 vicino a quota 700 mila crocieristi complessivi - ha evidenziato il presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, Massimo Deiana - è un trend molto positivo e fortemente stagionalizzato, con navi che continueranno a registrare scali settimanali nei nostri porti anche nei mesi invernali. Obiettivo sul prossimo quinquennio è mantenere la rotta di crescita verso il milione di crocieristi e posizionarci al vertice delle destinazioni del Mediterraneo".

Cagliari festeggia il 500.000° crocierista dell'anno

Il Cagliari Cruise Port (part di Global Ports Holding) prevede di chiudere il 2024 con 700.000 passeggeri movimentati, in crescita del 50% sul 2023

In un giorno da ricordare, caratterizzato dalla presenza contemporanea di 3 cruiseship in banchina – la Costa Smeralda di Costa Crociere, la Island Princess di Princess Cruises e la Emerald Sakara di Emerald Cruises – Cagliari Cruise Port (CCP), la società del gruppo turco Global Ports Holding che gestisce la stazione marittima del capoluogo sardo, ha festeggiato il 500.000° passeggero sbarcato quest'anno. Quest'ospite speciale è stato accolto sulle banchine cagliaritanee dal General Manager di CCP Raffaella Del Prete, dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sardegna Massimo Deiana e dalla Marketing Manager dell'AdSP Valeria Mangiarotti. “La stagione crocieristica 2024 ha evidenziato un'importante crescita, con 76 tocche in più rispetto allo scorso anno, alcune delle quali, per la prima volta, programmate anche durante i mesi invernali” ha sottolineato Del Prete. “Abbiamo sempre considerato Cagliari una meta ideale per tutte le stagioni. Come terminal operator, noi siamo il primo punto di contatto tra i crocieristi e la regione. Vogliamo ringraziare le compagnie che ci scelgono e i loro ospiti, con questo simbolico premio al 500.000° passeggero sbarcato”. Nel 2024 Cagliari Cruise Port riceverà complessivamente 178 tocche di navi da crociera, rispetto alle 102 del 2023, con un incremento del 50% dei passeggeri movimentati (344.000 lo scorso anno). “Oggi si celebra un record per il porto di Cagliari, che chiuderà l'anno in corso con una movimentazione complessiva di 700.000 crocieristi” ha aggiunto Massimo Deiana, Presidente della port authority sarda. “Si tratta di un trend molto positivo, soprattutto alla luce del fatto che le navi stanno continuando a scalare il nostro porto su base settimanale anche durante i mesi invernali. Il nostro obiettivo è mantenere questo tasso di sviluppo e raggiungere entro 5 anni la soglia di 1 milione di passeggeri movimentati, posizionandoci come una delle destinazioni top in Mediterraneo”.

Blue economy, il forum del Gruppo Sae

Livorno, appuntamento sull'economia del mare: esperti a confronto

Sarà presente il ministro per la Protezione civile e le politiche del mare Nello Musumeci

Livorno Il Tirreno - Gruppo Sae organizza per oggi "La spinta del mare," il secondo forum annuale sulla blue economy. Dalle 15,30 alle 19,30, nella sala conferenze del Palazzo del Portuale, studiosi, economisti e rappresentanti delle istituzioni discuteranno di sostenibilità e innovazione nel settore marittimo. Il ministro per la Protezione civile e le politiche del Mare, **Nello Musumeci**, interverrà per le conclusioni. Il forum, articolato in quattro panel, affronterà temi chiave come il Green Deal, il valore della filiera blu, l'innovazione tecnologica



ca e la formazione del capitale umano. Il forum è organizzato in quattro panel: "Green Deal e blue economy: dove siamo", "Il valore moltiplicatore delle filiere

Il forum è articolato in quattro panel

dell'Economia Blu", "Innovazione tecnologica ed Egs", "Capitale umano e formazione". Introduce il direttore del Tirreno, Cristiano Maracchi, portano i saluti Luca Salvetti, sindaco di Livorno, Giancarlo Dionisi, prefetto di Livorno, Eugenio Giani, presidente della Regione Toscana.

Al primo panel partecipano Gaetano Fausto Esposito, direttore generale del Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne, Riccardo Bonadeo e Jan Pachner, rispettivamente presidente e segretario generale di One Ocean

Foundation. Nel secondo panel intervengono Alessandro Faramondi, dirigente Istat, Pietro Angelini, general manager Navigo, e Massimo Pasquali, responsabile aziende Banco Bpm. Nel terzo panel intervengono Massimo Deiana, presidente Autorità portuale poi Sardegna, Luciano Guerrieri, presidente Autorità Mar Tirreno settentrionale, Elio Ruggeri, presidente Assocostieri. Il terzo panel vedrà i relatori Mauro Marrucci, Fondazione Studi dei consulenti del lavoro, e Luigi Bruzzo, direttore Its - Fondazione I.s.y.l. Italian Super Yacht Life.

Il ministro Musumeci «Porti e blue economy serve un cambio di passo»

Livorno Al convegno del Gruppo Sae annunciata la riforma del sistema per affrontare la concorrenza

Luciano Guerrieri di Luca Balestri «Sono convinto che la riforma della portualità in Italia sia prioritaria. E' il primo passo da compiere per essere competitivi nel mondo. Oggi serve una rete adeguata al mutato contesto». Il ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare Nello Musumeci ha aperto ieri il convegno "La spinta del mare", organizzato dal Gruppo Sae (editore di Tirreno, La Nuova Sardegna, Gazzetta di Modena, Gazzetta di Reggio e La Nuova Ferrara). Introdotto dal direttore del Tirreno, Cristiano Marcacci, il convegno è stato moderato dalle giornaliste Francesca Ferri e Ilenia Reali. Al Palazzo dei portuali a Livorno c'è l'occasione per fare il punto sulla blue economy, l'economia del mare che per il nostro Paese è una miniera d'oro blu. Sette le filiere che la compongono: la filiera ittica, quella della cantieristica, i servizi di alloggio e ristorazione, le attività sportive e ricreative, l'industria delle estrazioni marine, la movimentazione di merci e passeggeri, e la ricerca, regolamentazione e tutela ambientale. Quanto vale dunque la blue economy in Italia?

Sono 1.166 i comuni costieri in Italia, il 18,8 per cento della superficie totale del nostro paese. E le zone di mare sono più densamente popolate rispetto all'entroterra: a fronte di 158 km quadrati degli altri comuni italiani, nei 1.166 comuni marini vi abitano 354 abitanti per ogni kmq. Secondo il Centro studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne, nel 2022 in valori assoluti l'economia marittima valeva 64,6 miliardi di euro, cioè il 3,7% dell'economia italiana. E l'indotto che l'economia blu garantisce è ancora una volta una cifra gigante. Il valore aggiunto creato nel resto dell'economia è infatti pari a 113,6 miliardi di euro, cioè il 6,5% dell'economia del Paese. Per continuare a crescere, però, è essenziale un cambio di passo. «La competizione è sempre più incalzante. Nei porti le navi devono stare il minor tempo possibile, si deve accelerare la procedura di scarico e carico - ha spiegato il ministro, intervistato da Ferri -. Bisogna elettrificare le banchine e dotarsi di sistemi procedurali digitalizzati per accorciare i tempi». E' per stare al passo con i tempi, quindi, che è in atto una riforma del sistema. «L'Italia può giocare una partita importante sul mare - ha detto Musumeci - ma finora non l'ha fatto. Ad oggi in Italia in alcune realtà le Autorità di sistema portuali hanno lavorato con impegno e grande capacità progettuale, mentre altrove è stato meno soddisfacente». Ospiti del forum, e protagonisti di un panel sulle infrastrutture, i presidenti dell'Autorità di sistema portuale del mar di Sardegna, Massimo Deiana, e dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, Luciano Guerrieri, hanno annuito e, più tardi, hanno sottolineato l'enorme mole di lavoro svolta dalle loro autorità, nonostante i mille vincoli richiesti da enti i più disparati. Oltre alla politica blu, Musumeci non si è sottrae al dibattito sulla legge di bilancio che andrà approvata entro fine anno. «Siamo al governo da due anni, e abbiamo ereditato un debito pubblico di 3mila miliardi di euro. I sacrifici si fanno tutti, e se vogliamo rispettare i limiti imposti dall'Ue almeno per un paio d'anni serve limitare all'essenziale le spese», dice. Alla domanda su se e cosa cambierà, per l'economia del mare, con l'elezione di Trump, le sue politiche sui dazi e le sue posizioni negazioniste sul cambiamento climatico, «come ha sottolineato il nostro presidente del Consiglio - ha detto il ministro Nello Musumeci - noi abbiamo il dovere di interloquire e rispettare le scelte che in democrazia hanno fatto i cittadini. Vero è che alcuni messaggi di Trump in passato si muovevano in una dimensione diversa rispetto alla consapevolezza che il mutamento del clima impone delle scelte innovative. Noi siamo convinti che il cambiamento climatico sia realtà».



Economia

Musumeci: «Un cambio di passo per i porti e la blue economy»

Livorno Al convegno del Gruppo Sae il punto sulla riforma del sistema

di Luca Balestri

Livorno «Sono convinto che la riforma della portualità in Italia sia prioritaria. È il primo passo da compiere per essere competitivi nel mondo. Oggi serve una rete adeguata al mutato contesto». Il ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare Nello Musumeci ha aperto ieri il convegno "La spinta del mare", organizzato dal Gruppo Sae (editore di Tirreno, La Nuova Sardegna, Gazzetta di Modena, Gazzetta di Reggio e La Nuova Ferrara). Introdotto dal direttore del Tirreno, Cristiano Marcacci, il convegno è stato moderato dalle giornaliste Francesca Ferri e Ilenia Reali.

Al Palazzo dei portuali a Livorno c'è l'occasione per fare il punto sulla blue economy, l'economia del mare che per il nostro Paese è una miniera d'oro blu.



Sette le filiere che la compongono: la filiera ittica, quella della cantieristica, i servizi di alloggio e ristorazione, le attività sportive e ricreative, l'industria delle estrazioni marine, la movimentazione di merci e passeggeri, e la ricerca, regolamentazione e tutela ambien-

tale.

Quanto vale dunque la blue economy in Italia? Sono 1.166 i comuni costieri in Italia, il 18,8 per cento della superficie totale del nostro Paese. E le zone di mare sono più densamente popolate rispetto all'entroterra: a fronte di 158 km quadrati degli altri co-

muni italiani, nei 1.166 comuni marini vi abitano 354 abitanti per ogni kmq.

Secondo il Centro studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne, nel 2022 in valori assoluti l'economia marittima valeva 64,6 miliardi di euro, cioè il 3,7% dell'economia italiana. E l'indotto che l'economia blu garantisce è ancora una volta una cifra gigante. Il valore aggiunto creato nel resto dell'economia è infatti pari a 113,6 miliardi di euro, cioè il 6,5% dell'economia del Paese.

Per continuare a crescere, però, è essenziale un cambio di passo. «La competizione è sempre più incalzante. Nei porti le navi devono stare il minor tempo possibile, si deve accelerare la procedura di scarico e carico – ha spiegato il ministro, intervistato da Ferri –. Bisogna elettrificare le banchine e dotarsi di sistemi procedurali digitalizzati

per accorciare i tempi».

È per stare al passo con i tempi, quindi, che è in atto una riforma del sistema.

«L'Italia può giocare una partita importante sul mare – ha detto Musumeci – ma finora non l'ha fatto. Ad oggi in Italia in alcune realtà le Autorità di sistema portuali hanno lavorato con impegno e grande capacità progettuale, mentre altrove è stata meno soddisfacente». Ospiti del forum, e protagonisti di un panel sulle infrastrutture, i presidenti dell'Autorità di sistema portuale del mar di Sardegna, Massimo Deiana, e dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, Luciano Guerrieri, hanno annuito e, più tardi, hanno sottolineato l'enorme mole di lavoro svolta dalle loro autorità, nonostante i mille vincoli richiesti da enti i più disparati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Mercantile abbandonato, debito da mezzo milione

Un disastro ambientale nel porto di Olbia, è questo il rischio collegato al caso del mercantile Lira. Dopo la decisione del Tribunale di Tempio, la nave è stata messa all'asta, emergono nuovi elementi sulla vicenda del cargo di cento metri abbandonato dall'armatore nel molo 1 bis dell'Isola Bianca. L'armatore turco ha scaricato, illegittimamente, sulla Autorità portuale della Sardegna la responsabilità della sorte del mercantile ormeggiato a Olbia dal dicembre del 2019. L'Autorità portuale non ha mai ricevuto neanche la minima parte del dovuto per l'occupazione del molo, si parla di almeno mezzo milione di euro. Non solo, la proprietà si disinteressa completamente della sicurezza e delle condizioni del cargo, che è in completo stato di abbandono. Negli atti della Sezione Civile del Tribunale di Tempio si legge che: "Si può quasi certamente avviare un fenomeno di corrosione a causa delle correnti galvaniche e si denotano già un lieve abbassamento di 20 centimetri del piano di galleggiamento e possibili infiltrazioni di acque meteoriche dalla coperta che, a causa del deterioramento, non garantisce più la tenuta stagna degli ambienti comunicanti con la parte interna della nave". Il rischio, fortunatamente non immediato, è quello dell'inclinazione. Nel frattempo il cargo Lira impedisce qualsiasi attività sul molo 1 bis. Andrea Busia

Sassari e Alghero - Olbia e Gallura

Alghero. Ieri la Fondazione ha ufficializzato il nome di quello ultimo padronico

Capodanno con i Negramaro

Festa con la band salentina e la città inizia a vestirsi a festa



Sassari
Capodanno in allegria: una festa di musica e ballate in un'atmosfera festosa. Ieri sera, la Fondazione ha ufficializzato il nome di quello ultimo padronico. Capodanno con i Negramaro. Festa con la band salentina e la città inizia a vestirsi a festa.

Porto Torres. Il progetto

Un grande parco archeologico



Porto Torres
Il progetto di un grande parco archeologico. Un'area di grande interesse storico e culturale, che ospiterà un parco archeologico di grande valore.

Olbia. Un'Alghero

Un'Alghero a Olbia. Un'Alghero a Olbia. Un'Alghero a Olbia. Un'Alghero a Olbia.

Olbia. Un'Alghero

Un'Alghero a Olbia. Un'Alghero a Olbia. Un'Alghero a Olbia. Un'Alghero a Olbia.

Olbia. Un'Alghero

Un'Alghero a Olbia. Un'Alghero a Olbia. Un'Alghero a Olbia. Un'Alghero a Olbia.

Deiana: 'Blue Economy motore strategico. Ora decisioni politiche più rapide'

LIVORNO Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, è intervenuto come relatore al convegno La spinta del mare, organizzato dal Gruppo Sae a Livorno al Palazzo dei Portuali. Prezioso il suo contributo per un panel sulle infrastrutture, sotto forma di racconto di quanto portato avanti sotto la sua gestione presso la complessa e variegata Authority isolana, al fianco del collega dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, Luciano Guerrieri. Entrambi hanno tenuto a evidenziare anche tutta quella serie di ostacoli e criticità formali e burocratiche, sotto forma di vincoli e limitazioni, con le quali quotidianamente si trovano a dover 'battagliare' sulle rispettive scrivanie ogni giorno. La Blue Economy, malgrado tutto, resta in ogni caso un pilastro del sistema economico italiano ma necessita di una strategia politica più incisiva. Deiana non ha dubbi su questo punto: è un concetto ormai ben compreso da tutti, ma il vero limite è rappresentato dal decisore politico. Non parlo di governi specifici, ma dell'intero sistema politico che fatica a comprendere l'urgenza di azioni concrete in questo settore, afferma Deiana. Per lui, la semplificazione normativa è una priorità per consentire all'economia marittima italiana di essere competitiva e rispondere prontamente alle sfide globali. Sardegna Parlando di conseguenza della tanto ventilata quanto attesa riforma della portualità nazionale, Deiana esprime il suo appoggio alla precedente revisione in forma di 'autorità di sistema': una formula che ha favorito una visione più ampia e integrata della gestione portuale. Tuttavia, sottolinea una carenza importante: manca un vero coordinamento a livello nazionale. Il sistema attuale è efficace nel ragionare in termini di macro-sistemi, ma manca una vera Autorità di Sistema Portuale nazionale, spiega Deiana. La conferenza dei presidenti, che dovrebbe svolgere questa funzione, non possiede però poteri decisionali sufficienti per garantire che lo sviluppo sia armonizzato e che ogni porto possa contribuire al meglio senza duplicare infrastrutture inutili. Deiana avanza quindi una proposta per migliorare ulteriormente il sistema: istituire un'autorità decisionale forte che possa stabilire le priorità nazionali senza pressioni localistiche. È necessario scegliere dove e come investire, senza sovrapposizioni. Non tutti i porti possono fare tutto, e bisogna investire solo laddove è realmente strategico, afferma Deiana, menzionando la diga foranea di Genova e la Darsena Europa di Livorno come esempi di investimenti selezionati, necessari e ad alto valore aggiunto. Ormai a fine mandato, Deiana ha trovato poi un momento per raccontarci i successi raggiunti in Sardegna sotto la sua gestione. Siamo riusciti a creare un vero sistema per i nostri nove porti, che prima agivano in modo frammentato. Abbiamo portato avanti investimenti per oltre 700 milioni di euro, tra cui il nuovo terminal ro-ro di Cagliari, un'opera da 320 milioni che il mio successore potrà inaugurare, afferma il presidente. Questa coesione, spiega, ha permesso alla Sardegna di essere più competitiva, nonostante le sfide infrastrutturali e la distanza tra i porti. Guardando all'immediato futuro, Deiana confida che al termine del suo mandato tornerà con entusiasmo al suo ruolo di professore universitario. È stata un'esperienza di grande valore, un privilegio che mi ha arricchito, ma non vedo l'ora di tornare

ai miei studenti e alla mia routine accademica, conclude, con un misto di soddisfazione e nostalgia.

Link all'intervista https://youtu.be/6wCRMVZm5P4?si=V2_DKCw-XLYpfyMO

Nelle banchine dello scalo turritano arrivano yacht e barche di lusso

L'agente Cortini: «Un'opportunità importante per il settore e per la città»

Gavino Masia Porto Torres Nel futuro prossimo dello scalo turritano la banchina della ex Teleferica - compresa tra l'ex mercato ittico e la radice del molo Dogana Segni - sarà destinata alla nautica da diporto di alto livello. Una scelta che la Adsp ha condiviso con l'amministrazione comunale, anche in considerazione del grande traffico turistico diportistico che passa a nord di Porto Torres. La possibilità di poter ampliare i servizi per la nautica da diporto all'interno del porto commerciale rappresenta dunque una opportunità importante per chi fa impresa in questo settore. Anche per quelle persone che sono specializzate nella nautica e che da diversi anni sono emigrate fuori dall'Isola. Una di queste è Cristina Cortini, 58 anni, la cui passione per le barche è cominciata già in tenera età grazie alla passione del padre per la vela, che ha fatto crescere lei e suoi fratelli tra ottimist e flying junior. Una eredità contagiosa che da alcuni anni l'ha portata fuori dai confini nazionali - nel Principato di Monaco - dove ha fondato la Cristina Yacht Agent con base proprio a Montecarlo. «Il lavoro di agente per yachts è un mestiere bellissimo - racconta - e l'essermi trasferita al Principato di Monaco mi ha permesso di entrare al 100% in un ambito internazionale, di sviluppare la conoscenza del settore e di entrare in contatto non solo con i broker più importanti al mondo ma anche con clienti molto importanti del mondo finanziario, dello spettacolo, dell'industria. Persone di cui porto tanti ricordi». Cristina ha conseguito la maturità scientifica a Porto Torres e poi si è iscritta all'università a Milano, dove si è laureata in lingua e letteratura Inglese. La nostalgia per la terra sarda l'ha fatta rientrare a Porto Torres, dove ha lavorato per la Lega navale italiana come segretaria del club e segretaria di regata. «Allora mi occupavo dell'organizzazione dal punto amministrativo, quindi richiedevo i vari permessi che venivano rilasciati dalla Capitaneria di porto dal punto di vista logistico per poi occuparmi anche della segreteria di regata. Questo mi ha aperto le porte dello Yacht Club Costa Smeralda, dove ho lavorato per un paio d'anni come assistente nella segreteria soci e nella segreteria regate. Dopo quest'esperienza, purtroppo solo stagionale, sono stata assunta dalle Agenzie marittime sarde, a quel tempo l'agente in loco della più antica agenzia marittima in Italia specializzata in yacht. Era l'inizio del ventesimo secolo e, nel giro di un anno, sono diventata la direttrice regionale dell'agenzia (Luise International)», aggiunge. Nel 2006 l'agente di yacht è approdata al Principato di Monaco: qui ha iniziato come responsabile dell'agenzia marittima di una società che si occupa anche di brokerage. Nel 2011 ha invece fondato, insieme a un socio francese e uno inglese la Sea Land & Sky Management, di cui è stata general manager fino al 2021. «Nel 2021 una grossa società italiana che si occupava di navi mercantili ma che aveva buttato un occhio sul mio settore, mi ha corteggiata al punto che ho dato le dimissioni dalla mia società per unirmi alla società italiana. Purtroppo, non è stato possibile offrire ai miei clienti, per cui ho deciso di abbandonare quella società e fondare in Francia la CC Yachts, che è stata sostituita dalla Cristina Yacht Agent con base a Monaco».

PORTO TORRES
Nelle banchine dello scalo turritano arrivano yacht e barche di lusso
 L'agente Cortini: «Un'opportunità importante per il settore e per la città»




Il Cinescuro
 Porto Torres ha deciso di destinare una parte del suo scalo turritano alla nautica da diporto di alto livello. Una scelta che la Adsp ha condiviso con l'amministrazione comunale, anche in considerazione del grande traffico turistico diportistico che passa a nord di Porto Torres. La possibilità di poter ampliare i servizi per la nautica da diporto all'interno del porto commerciale rappresenta dunque una opportunità importante per chi fa impresa in questo settore. Anche per quelle persone che sono specializzate nella nautica e che da diversi anni sono emigrate fuori dall'Isola. Una di queste è Cristina Cortini, 58 anni, la cui passione per le barche è cominciata già in tenera età grazie alla passione del padre per la vela, che ha fatto crescere lei e suoi fratelli tra ottimist e flying junior. Una eredità contagiosa che da alcuni anni l'ha portata fuori dai confini nazionali - nel Principato di Monaco - dove ha fondato la Cristina Yacht Agent con base proprio a Montecarlo. «Il lavoro di agente per yachts è un mestiere bellissimo - racconta - e l'essermi trasferita al Principato di Monaco mi ha permesso di entrare al 100% in un ambito internazionale, di sviluppare la conoscenza del settore e di entrare in contatto non solo con i broker più importanti al mondo ma anche con clienti molto importanti del mondo finanziario, dello spettacolo, dell'industria. Persone di cui porto tanti ricordi». Cristina ha conseguito la maturità scientifica a Porto Torres e poi si è iscritta all'università a Milano, dove si è laureata in lingua e letteratura Inglese. La nostalgia per la terra sarda l'ha fatta rientrare a Porto Torres, dove ha lavorato per la Lega navale italiana come segretaria del club e segretaria di regata. «Allora mi occupavo dell'organizzazione dal punto amministrativo, quindi richiedevo i vari permessi che venivano rilasciati dalla Capitaneria di porto dal punto di vista logistico per poi occuparmi anche della segreteria di regata. Questo mi ha aperto le porte dello Yacht Club Costa Smeralda, dove ho lavorato per un paio d'anni come assistente nella segreteria soci e nella segreteria regate. Dopo quest'esperienza, purtroppo solo stagionale, sono stata assunta dalle Agenzie marittime sarde, a quel tempo l'agente in loco della più antica agenzia marittima in Italia specializzata in yacht. Era l'inizio del ventesimo secolo e, nel giro di un anno, sono diventata la direttrice regionale dell'agenzia (Luise International)», aggiunge. Nel 2006 l'agente di yacht è approdata al Principato di Monaco: qui ha iniziato come responsabile dell'agenzia marittima di una società che si occupa anche di brokerage. Nel 2011 ha invece fondato, insieme a un socio francese e uno inglese la Sea Land & Sky Management, di cui è stata general manager fino al 2021. «Nel 2021 una grossa società italiana che si occupava di navi mercantili ma che aveva buttato un occhio sul mio settore, mi ha corteggiata al punto che ho dato le dimissioni dalla mia società per unirmi alla società italiana. Purtroppo, non è stato possibile offrire ai miei clienti, per cui ho deciso di abbandonare quella società e fondare in Francia la CC Yachts, che è stata sostituita dalla Cristina Yacht Agent con base a Monaco».

Problematiche del settore pesca se ne discute con l'assessore Satta
 Domani l'incontro con l'esperto regionale nella sede del Parco

Boxe In palio il titolo regionale Elite
 Oggi nella palestra del Boxing Club si siederanno i migliori pugili isolani

L'originale rivisitazione di Shakespeare
 In scena oggi il "Titolo" di Carlo Fracci

SIASO
PORTO TORRES
 ...
SERRA
 ...

Maxy yacht ed equipaggi i controlli della frontiera

La polizia aeromariniana impegnata anche con i giganti del mare rilasciati nel 2024 il doppio dei visti di transito ai marittimi a bordo

Stefania Puorro Olbia Non solo aeroporto. Accanto a un lavoro costante e intensissimo al Costa Smeralda, per la polizia di frontiera aeromariniana di Olbia, guidata dal dirigente Christian Puddu, è stata una stagione dai grandi numeri anche al porto. Ma tra le attività più impegnative di quest'anno, legate al turismo del lusso, c'è stato il controllo degli equipaggi e il rilascio dei visti di transito dei marittimi: ne sono stati autorizzati ben 54, dal primo maggio al 31 ottobre di quest'anno, più del doppio dello stesso periodo dell'anno scorso e quasi 100 in dieci mesi. Un'attività legata all'aumento dei maxi yacht nelle acque del nord est della Sardegna, e soprattutto in Costa Smeralda. Giganti del mare che arrivano con il solo personale di bordo (i proprietari viaggiano in aereo) e che nel momento in cui devono scendere e toccare terra non possono farlo senza un visto provvisorio che solo la polizia di frontiera può rilasciare. In alcuni casi si tratta semplicemente di verifiche ed è capitato che in una sola giornata siano state controllate 220 persone, tutti membri degli equipaggi rimasti a bordo dei mega yacht. Ma quando il marittimo scende da una barca ha bisogno del visto. La procedura si svolge sia all'aeroporto che al porto con attrezzature tecnologiche: il marittimo si siede prima davanti a una telecamera per il riconoscimento facciale, poi infila la mano in uno scanner per le impronte digitali e nello stesso tempo un altro strumento "legge" il suo documento: a quel punto tutti i dati vengono inseriti nel sistema e se tutto è in ordine arriva il via libera per poter rilasciare il visto e trascorrere qualche giorno a terra. Nel corso del 2024 la polizia di frontiera aeromariniana di Olbia ha anche rilasciato 190 short pass, permessi che consentono ai membri degli equipaggi provenienti da paesi extra Schengen di poter visitare per qualche ora le località vicine. Le altre attività Ma al porto la polizia di frontiera lavora su più fronti: oltre a garantire controlli in tutta la zona dell'Isola Bianca che hanno portato alla diminuzione dei furti sui mezzi pesanti parcheggiati, svolge un'attività in banchina e sottoborbo, spesso con l'ausilio delle unità cinofile specializzate nel ritrovamento di esplosivi, e porta avanti costantemente attività di prevenzione con il personale della Security dell'Autorità portuale. Una sinergia che ha portato anche quest'anno a sventare numerosi imbarchi clandestini. I numeri I veicoli fermati e controllati dal 1° maggio al 31 ottobre 2024 sono stati 549, quasi 1400 i passeggeri. Le navi partite e arrivate nello stesso periodo al porto di Olbia sono state 3.512, delle quali 356 solo lo scorso mese. Cresciuto il numero dei passeggeri: dal 1° maggio al 31 ottobre sono stati 3.133.942 contro i 2.998.502 degli stessi mesi del 2023. Cresciuto anche il numero delle navi da crociera (l'ultima dell'anno arriverà il prossimo mese di dicembre): in questi ultimi sei mesi sono state 51, lo scorso anno erano state 38.

IL BILANCIO ESTIVO

Maxy yacht ed equipaggi i controlli della frontiera
 La polizia aeromariniana impegnata anche con i giganti del mare rilasciati nel 2024 il doppio dei visti di transito ai marittimi a bordo

I bambini del nido scoprono l'autunno

Il golfo olbese diventa un laboratorio di fisica
 I ragazzi del liceo scientifico replicano l'esperimento dello studioso Domenico Pacini

In crociera per scoprire hotel e ristoranti

Potrebbe essere una delle tante navi che sbarcano croceristi "mordi e fuggi", invece no. La Mega Victoria, della Corsica-Sardinia Ferries (le navi gialle), partita da Tolone e, dopo una tappa ad Ajaccio in Corsica, arrivata ieri mattina in città con 670 passeggeri, ha lo scopo di far scoprire le città dove attracca ai suoi ospiti. A bordo tutti i servizi e le offerte, dalla spa alla discoteca, dal ristorante al cinema, che però funzionano a pieno regime solo durante la navigazione perché i turisti sono liberi di scendere con l'auto o la moto. C'è anche, come successo ieri, chi ha preferito avventurarsi a piedi nelle stradine del centro storico alla ricerca di un ristorante tipico. «Qualcuno dormirà in uno degli alberghi cittadini», spiega il comandante Gabrielle Campoccio, 37 anni, di Livorno, mentre studia gli ultimi dettagli con Michele Pons, a capo dell'agenzia marittima che offre l'assistenza alla nave. Un nuovo modo di fare turismo che certamente sarà ben visto da ristoratori, albergatori e commercianti in genere. Tornerete? «Spero di sì», confessa il comandante. «Anche perché la mia compagnia sta studiando il capodanno in navigazione da Cagliari a Tolone, via Ajaccio.



Regione, rispunta la Dorsale. Il cuore del progetto sarà nel nord

Snam prevede una mega nave a Porto Torres. L'altro polo a Oristano

Cagliari Cambia nuovamente il progetto della metanizzazione dell'isola, e questo elemento da solo fa chiarezza su alcuni punti sino a ieri ancora messi in discussione. Il primo: il piano della metanizzazione dell'isola non è stato abbandonato dalla giunta, ma se ne sono messe in discussione, in questi mesi le sue caratteristiche. Secondo: il piano non è alternativo al sistema delle rinnovabili ma ne è naturalmente complementare. Terzo: il governo, i cui rapporti con il sistema regione sono istituzionalmente corretti, ma nulla di più, si muoverà solo se la Regione stessa dirà chiaramente quali sono le sue priorità. La differenza con la partita sulle rinnovabili è tutta qui. La metanizzazione è un dossier che riguarda solo l'isola, le rinnovabili da insediare fanno parte di un "pacchetto" nazionale non più negoziabile. Il punto è che nel resto del paese le centrali a metano ci sono già e consentono di installare una notevole quantità di rinnovabili senza destabilizzare la rete. Qui no. Da sole le rinnovabili, adesso e presumibilmente per molti anni, non sono in grado di assicurare certezza nelle forniture e stabilità nella rete, nonostante batterie e accumuli. E nonostante molti studi, anche internazionali, dicano che teoricamente, si può vivere, energeticamente, di solo vento e sole. La pratica, e i costi non sostenibili per le regioni non prospere, dicono altro. Ecco perché la Regione non solo non ha abbandonato il progetto di metanizzazione ma si appresta ad affiancarlo, entro poche settimane, alla legge sulle aree idonee. Sarà un progetto diverso da quello definito tre anni fa, o ipotizzato solo due mesi fa. Un progetto che vede il porto di Porto Torres hub principale dell'isola. L'ipotesi mediana, in auge sino a poche settimane fa, prevedeva invece una mezza dorsale, da Oristano a Cagliari-Portovesme, con una nave di media dimensione a Oristano, e una nave più grande ma di poco a Porto Torres, che avrebbe servito solo l'area vasta di Alghero-Porto Torres-Sassari, per utenze civili e industriali. I due punti sarebbero stati anche gli hub logistici per il trasporto su gomma del gnl verso i depositi periferici non serviti da rete. Questa ipotesi era arrivata al termine di un confronto, politico, in giunta e in maggioranza, superato dalla terza ipotesi, anche essa arrivata al termine di un confronto politico. Quest'ultima dovrebbe essere la soluzione definitiva e dovrebbe rappresentare la carta che la Regione si giocherà nel confronto con il governo. La terza ipotesi prevede infatti la grande nave a Porto Torres, la rete nell'area vasta e poi la dorsale che da Porto Torres arriva sino a Cagliari, passando per Oristano, con la tradizionale deviazione per il Sulcis. La novità consisterebbe nella parte nord. Da Porto Torres si dovrebbe realizzare un collegamento via tubo con Olbia. La rete infrastrutturale si fermerebbe qui. Verrebbe "tagliato" tutto il centro Sardegna, per ragioni legate alla scarsa utenza e all'assenza di attività energivore. I depositi riferiti ai bacini del nuorese e l'Ogliastra verrebbero serviti via gomma. Quest'ultima ipotesi non ha dalla sua il calendario. Il nuovo tratto di rete, ha bisogno di almeno tre anni prima di aver le autorizzazioni concesse, ma può essere messo in coda ai lavori rispetto agli altri due tratti. Questa scelta comporta a cascata alcune conseguenze. La presenza di una nave capiente a Porto Torres (utile non solo all'isola ma al sistema di depositi e rigassificatori nazionali), e i depositi costieri con piccola nave a Oristano, consentono la posa di una centrale a gas di media taglia, utile a stabilizzare il sistema e a intervenire nei normali produzione da rinnovabili quasi nulla. Una funzione di stabilizzazione non solo per la rete ma anche per il mercato elettrico. Questo sistema però definisce anche altri aspetti infrastrutturali ancora aperti: salterebbe il rigassificatore al portocanale di Cagliari, voluto dalla multinazionale Vitol (che ha appena acquisito Saras), ma ostacolato da Regione e Comune e sarebbero libere le banchine di Portovesme dove non ci sarebbe più la nave gasiera prevista dal decreto Draghi. La terza opzione, prima di diventare



definitiva, ha bisogno comunque di un passaggio governativo, con la riscrittura dello decreto Draghi di due anni fa. Dovrà essere la Regione a chiederlo al governo, mettendo sul tavolo la sua proposta

Previsti due anni e mezzo di lavori

Per la realizzazione del terminale sul molo saranno impiegati 80 operai

Cagliari La nave progettata per Porto Torres prevede una capacità di 140mila metri cubi di gnl, e sarà ormeggiata lungo la parte terminale del molo foraneo settentrionale realizzando una nuova struttura d'accosto permanente costituita da 28 cassoni in cemento armato, ciascuno dalle dimensioni di 16 metri per 16, che resterà a servizio del porto. Non si tratta solo di una ipotesi ma di un progetto che Snam ha presentato alcune settimane fa al ministero per l'ambiente. Un progetto che difficilmente è stato predisposto da Snam senza una richiesta informale di parte del governo, se non altro per il costo del progetto. Questo è articolato in una quarantina di documenti che descrivono sotto tutti i punti di vista, ambientale, paesaggistico, logistico, ingegneristico il posizionamento di una nave così grande a Porto Torres. Il progetto prevede anche una novità rispetto alle discussioni sino a ieri tenute tra enti locali, società e governo: un ulteriore collegamento sottomarino, in pratica un microtunnel per far passare la tubazione, circa 1600 metri, dalla nave al punto di approdo al pontile solidi, mentre dal molo di levante arriverà l'energia elettrica per il sistema di deposito e trasferimento del gnl, che dalla nave e dalla tubazione sottomarina partirà per il resto della rete. Il cantiere per completare l'intera opera durerà due anni e mezzo, con una punta massima di addetti di poco superiore alle 80 unità. Saranno invece una trentina le persone che a turno si occuperanno della gestione della nave e dei carichi, che a seconda della capienza della nave in arrivo che rifornirà la nave stabilmente ormeggiata nel porto andranno dalle 8 alle 17 ore. La grande nave a Porto Torres (292 metri di lunghezza a quasi 50 di larghezza, costo stimato oltre 350 milioni di euro) ridisegna tutto il sistema del gas per l'isola, facendo riemergere quasi per incanto buona parte della vecchia dorsale, pur con una importante modifica.(gcn)

L'amministratrice della Provincia «Subito l'assemblea dei soci Cipo»

Tortolì Convocazione entro 10 giorni oppure lo farà il collegio dei revisori

Tortolì L'amministratrice straordinaria della Provincia Ogliastra, Marzia Mameli, che è stata candidata con il Pd alle ultime regionali dello scorso 28 febbraio, ha inviato una nota ai vertici del Consorzio industriale provinciale Ogliastra (Cipo) chiedendo che venga convocata un'assemblea dei soci dello stesso ente territoriale. Che sono solo due, entrambi al 50 per cento: la Provincia di Nuoro e il Comune di Tortolì. Se entro 7-10 giorni dai vertici del Consorzio non dovesse giungere la convocazione, questa potrebbe essere fatta dal collegio dei revisori. Per Marzia Mameli, la riunione segnerà il suo "esordio" all'interno del Consorzio industriale proprio in qualità di delegata ufficiale della Provincia. Il presidente del Cipo, Franco Ammendola, domenica ha detto di avere chiesto un incontro all'amministratrice straordinaria della Provincia Ogliastra, per capire quali siano gli atti formali della Provincia di Nuoro rispetto alla sua delega, visto che è stato nominato anche un commissario liquidatore Nuoro Ogliastra. Intanto, per il tardo pomeriggio di ieri, in videoconferenza, era convocato

il tavolo tecnico di confronto relativo alla sottoscrizione dell'accordo per la coesione, con una riunione per la condivisione delle proposte di intervento inviate dalla Regione a valere sulla programmazione Fsc 2021-2027. Fra queste anche quelle del Consorzio industriale provinciale Ogliastra, per un totale di 21,3 milioni. I progetti sono tre. Il primo è relativo ai travel lift e linee di varo, per 10 milioni di euro. «Questa - spiega Ammendola - è un'esigenza del sistema delle imprese della nautica che stanno costruendo un vero e proprio polo in Ogliastra. In particolare con l'arrivo dei nuovi operatori Ferretti e San Lorenzo si ha il bisogno di varare imbarcazioni di grandi dimensioni che allo stato attuale non è possibile effettuare. Il Consorzio industriale gestirà il travel lift e chiederà concessione all'Autorità portuale per la realizzazione delle linee di varo con il conseguente loro utilizzo». Il secondo progetto (6,3 milioni) è relativo all'adeguamento delle vasche dell'ex Cartiera di Arbatax per realizzare incubatori di impresa, un centro di ricerca sui materiali per la nautica e la realizzazione della nuova sede del Consorzio industriale. Il terzo progetto è legato al tema del riciclaggio delle acque reflue, con la realizzazione di impianti di pre-trattamento, stoccaggio e sollevamento per l'immissione in rete. E ancora, la realizzazione di un sistema di produzione fotovoltaico di energia per abbattere il costo di depurazione e di sollevamento delle stesse acque e di distribuzione.



Isola Bianca le 43 palme saranno sostituite

Le storiche piante indebolite dagli interventi contro il punteruolo rosso

Olbia L'Autorità di sistema portuale della Sardegna ha dato il via libera al piano di sostituzione delle palme su viale Isola Bianca. Le piante che fanno da contrappunto alla passeggiata verso lo scalo passeggeri di Olbia, ormai un classico che identifica quella porzione di lungomare della città, saranno sostituite con 43 esemplari di Palma Phoenix Dactylifera. L'AdSp ha approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica dei lavori per la posa in opera nel viale Isola Bianca del porto di Olbia, per una cifra complessiva vicina agli 800 mila euro. Già nel maggio 2022 si era posta la questione della sostituzione delle palme, alcune delle quali erano state colpite duramente dal famigerato "punteruolo rosso", l'insetto che in quel periodo aveva attaccato molte piante di Olbia e di molte altre zone del nord Sardegna. Interventi drastici per combattere l'insetto, pur scongiurando la morte, le avevano tuttavia rese più fragili al vento e agli altri agenti atmosferici, facendone diventare urgente e inevitabile la sostituzione per ragioni di sicurezza.

L'allarme era scattato poco più di due anni fa, quando la corona di una palma era caduta rovinosamente a terra. In seguito a quell'episodio, la Capitaneria di porto aveva chiesto che fossero compiuti degli approfondimenti, che erano stati eseguiti dall'Autorità di sistema portuale guidata da Massimo Deiana. Gli esami compiuti sulle palme avevano, quindi, confermato i timori sul fatto che le piante potessero essere considerate pericolanti. Successivi interventi fitosanitari e di messa in sicurezza avevano consentito di scongiurare la sostituzione, che tuttavia è rimasta nei programmi della Port Authority, che ha compiuto uno studio per capire quale fosse la pianta, se le palme stesse o altre specie arboree, più adatta a sopportare il microclima particolare, con forti venti e aria salmastra, che insiste su viale Isola Bianca. Dopo l'arrivo del "punteruolo rosso" in Sardegna nel 2007, con il verificarsi dei primi casi, in poco più di 15 anni, da nord a sud dell'isola, migliaia e migliaia di palme sono state curate, trattate e alla fine abbattute. Lungomari, viali e piazze di comuni grandi e piccoli hanno cambiato volto e solo in rarissimi casi le amministrazioni avevano deciso di sostituirle con piante della stessa specie. Anche la città di Olbia è stata colpita, ma è riuscita comunque a salvare parte delle sue palme, e quelle dell'Isola Bianca restano un simbolo. Ora saranno sostituite con una specie diversa, ma le palme rimarranno. (g.d.m.)



Il Capodanno resta al Molo Brin slitta il cantiere del porto turistico

I lavori che daranno vita alla marina dei maxi yacht inizieranno a gennaio

Giandomenico Mele Olbia I lavori al Molo Brin per il futuro porto turistico per maxi-yacht inizieranno dopo Capodanno, probabilmente a metà gennaio. «Ho parlato con i responsabili dell'azienda, la prima parte dei lavori di infrastrutturazione sugli approdi nel nuovo porto turistico del Molo Brin inizierà entro qualche mese» spiega il sindaco Settimo Nizzi. L'obiettivo dell'amministrazione, sposato dalla Quay Royal e da Moys-Marina di Olbia, era anche quello di salvaguardare l'area in vista del concerto di Capodanno, quando sul palco del Molo Brin saliranno i Pinguini Tattici Nucleari e i Boombadash. La conferma arriva anche da Marco Balata, assessore al Turismo e ai Grandi Eventi. «Non esistono problemi, il concerto si farà come sempre al Molo Brin, l'area è disponibile e non ci saranno cambi di programma» spiega Balata. Un accordo inevitabile tra amministrazione e impresa, dal momento che non si poteva mettere a rischio un'area che con il concerto ospiterà decine di migliaia di persone. Così la data inizialmente individuata, quella della prima decade di novembre, per mettere l'area a disposizione dei concessionari per il nuovo porto turistico, non coinciderà con l'inizio dei lavori. La Quay Royal di Moys-Marina di Olbia del gruppo Zuncheddu, che ha la concessione di 30 anni, potrebbe dunque aprire il cantiere a gennaio, salvo ulteriori slittamenti. Con l'inizio dei lavori non saranno più disponibili i parcheggi che si trovano tra le ex Officine Mamei e piazza Elena di Gallura. Mentre saranno mantenuti tutti quelli intorno al Circolo nautico e le aree di sosta adiacenti al museo: potrebbero essere poco più di un centinaio i parcheggi che verrebbero a mancare sul Molo Brin. Il Comune sta predisponendo gli stalli di sosta sostitutivi: quelli alla radice dell'Isola Bianca, la cui parte superiore è già utilizzata. Gli operai hanno quasi concluso i lavori di riqualificazione sulla sede stradale, mentre procedono quelli per rendere fruibili i due piani sotterranei del parcheggio che l'Anas ha concesso in uso al Comune. Un accordo fondamentale per evitare l'emergenza del taglio secco di circa cento stalli al Molo Brin, che il Comune ha concluso senza doversi sobbarcare l'onerosa e complessa gestione del tunnel, che in un primo momento l'Anas univa all'affidamento dei parcheggi.



Scalo di alaggio di via Mare, rimosse le barche abusive

Operazione congiunta ieri mattina di Capitaneria e Autorità di sistema portuale

Porto Torres Azione sinergica della Capitaneria di porto e dell'Autorità di sistema portuale per risolvere l'annoso problema dei natanti abusivi che occupavano lo scalo di alaggio e varo destinato alle piccole unità da pesca e diporto. Nella mattina di ieri le barche, alcune semi affondate, in stato di abbandono e in pessime condizioni sono state rimosse. Da tempo rendevano difficile l'attività di alaggio e varo, creando disagio alle operazioni tanto che gli operatori in più di una occasione erano stati costretti a cercare soluzioni alternative. Per l'attività è stato necessario l'intervento di una ditta specializzata, su commissione dell'Autorità di Sistema Portuale, che ha impiegato una gru di sollevamento e l'assistenza di operatori subacquei, i quali hanno lavorato con precisione per garantire la sicurezza e l'efficacia dell'intervento. I relitti rimossi sono stati avviati allo smaltimento con eccezione di una unità da pesca su cui grava un provvedimento di pignoramento e per il quale è stato disposto il trasferimento presso un'area di deposito a terra. L'operazione si è svolta sotto il coordinamento dell'Autorità marittima di Porto Torres che ha assicurato lo svolgimento delle operazioni nel rispetto delle normative vigenti in materia di sicurezza della navigazione e di tutela ambientale. «L'attività portata a compimento nella giornata di ieri, si incardina nel più ampio sforzo operato dalle due Autorità deputate alla co-governance dello scalo turritano al fine di potenziare i servizi resi all'utenza marinara e riqualificare alcune aree portuali rimettendole nella piena disponibilità della comunità cittadina oltre a salvaguardare il doveroso decoro dell'area portuale». Le proteste e le richieste di intervento andavano avanti ormai da parecchio tempo, e la Capitaneria di porto - nell'ambito della programmazione generale finalizzata a interventi per restituire decoro allo scalo - aveva assunto l'impegno per un intervento risolutore. Che è stato attuato nella giornata di ieri.

PORTO TORRES
Dopo ben nove anni insediata la Comunità del Parco dell'Asinara
Pronto l'incontro con il ministro Pichetto Fratin

Martedì la città di nuovo senz'acqua
Erogazione sospesa dalle 7 alle 23 per consentire un intervento di Abbano

Scalo di alaggio di via Mare, rimosse le barche abusive

LA NUOVA Sardegna
16 novembre 2024

Porto Torres
Dopo ben nove anni insediata la Comunità del Parco dell'Asinara. Pronto l'incontro con il ministro Pichetto Fratin. La notizia è stata annunciata dal sindaco di Porto Torres, Giancarlo Pichetto Fratin, in un'intervista rilasciata a La Nuova Sardegna. Il ministro ha accolto con interesse le proposte della comunità turritana e si impegna a lavorare per la realizzazione del progetto. La comunità del Parco dell'Asinara, che ha sede a Porto Torres, ha da tempo chiesto di essere riconosciuta come territorio a parco, al fine di poter beneficiare di maggiori tutele e risorse. Il ministro ha promesso di lavorare per la realizzazione del progetto, che prevede la creazione di un parco regionale che copra l'area del Parco dell'Asinara e parte del territorio turritano. La notizia è stata accolta con entusiasmo dalla comunità turritana, che ha da tempo chiesto di essere riconosciuta come territorio a parco. Il ministro ha promesso di lavorare per la realizzazione del progetto, che prevede la creazione di un parco regionale che copra l'area del Parco dell'Asinara e parte del territorio turritano.

Porto Torres
Martedì la città di nuovo senz'acqua. Erogazione sospesa dalle 7 alle 23 per consentire un intervento di Abbano. La notizia è stata annunciata dal sindaco di Porto Torres, Giancarlo Pichetto Fratin, in un'intervista rilasciata a La Nuova Sardegna. La sospensione dell'erogazione di acqua potabile è stata disposta per consentire la realizzazione di un intervento di manutenzione straordinaria all'acquedotto turritano. L'intervento prevede la sostituzione di alcune parti dell'acquedotto che sono state danneggiate da un'alluvione che ha colpito la città di Porto Torres. La sospensione dell'erogazione di acqua potabile è prevista per una settimana, dal martedì al mercoledì. Il sindaco ha assicurato che la città sarà rifornita di acqua potabile entro venerdì. La notizia è stata accolta con rammarico dalla comunità turritana, che ha da tempo chiesto di essere riconosciuta come territorio a parco.

Porto Torres
Scalo di alaggio di via Mare, rimosse le barche abusive. Operazione congiunta ieri mattina di Capitaneria e Autorità di sistema portuale. La notizia è stata annunciata dal sindaco di Porto Torres, Giancarlo Pichetto Fratin, in un'intervista rilasciata a La Nuova Sardegna. L'operazione ha visto la rimozione di diverse barche abusive che occupavano lo scalo di alaggio e varo. Le barche, alcune semi affondate, erano in stato di abbandono e in pessime condizioni. La notizia è stata accolta con soddisfazione dalla comunità turritana, che ha da tempo chiesto di essere riconosciuta come territorio a parco.

Porto Torres, rimosse le vecchie barche abusive dallo scalo turritano

Abbandonate e semiaffondate, rendevano difficili le operazioni in mare. I relitti verranno smaltiti

Azione congiunta e sinergica tra Capitaneria di porto di Porto Torres e Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, per rimuovere le vecchie imbarcazioni che abusivamente occupavano lo scalo d'alaggio e varo turritano destinato a piccole unità da pesca e diporto, situato nell'area portuale in prossimità di via Mare. Le barche, alcune delle quali semiaffondate, in stato di abbandono e in pessime condizioni, rendevano difficile l'attività di alaggio e varo, creando disagio ai fruitori del porto interessati alle operazioni, spesso costretti ad utilizzare scali alternativi. L'operazione, cominciata stamattina e terminata intorno alle 13, si è svolta grazie all'intervento di una ditta specializzata, su commissione della Port Authority, con l'utilizzo di una gru di sollevamento e l'assistenza di operatori subacquei, i quali hanno lavorato con precisione per garantire la sicurezza e l'efficacia dell'intervento. I relitti rimossi sono stati avviati allo smaltimento secondo normativa vigente ad eccezione di una unità da pesca su cui grava un provvedimento di pignoramento e per il quale è stato disposto il trasferimento presso un'area di deposito a terra. L'operazione si è svolta sotto il coordinamento dell'Autorità marittima turritana che ha assicurato lo svolgimento delle operazioni nel rispetto delle normative vigenti in materia di sicurezza della navigazione e di tutela ambientale. «L'attività di oggi si incardina nel più ampio sforzo operato dalle due Autorità deputate alla co-governance dello scalo turritano - spiega il comandante della Capitaneria, Giuseppe Cannarile - al fine di potenziare i servizi resi all'utenza marinara e riqualificare alcune aree portuali rimettendole nella piena disponibilità della comunità cittadina oltre a salvaguardare il doveroso decoro dell'area portuale».

Sardegna – Corsica, si cambia: a Golfo Aranci arriva la Zaza

Moby schiera una nuova nave sulla linea per Porto Vecchio

Golfo Aranci Cambia ancora lo scenario dei collegamenti marittimi tra Sardegna e Corsica, bruscamente sospesi nei giorni scorsi dopo l'ennesimo stop del vecchio e malandato traghetto Giraglia, fermo in porto per un'avarìa al motore. La compagnia Moby ieri ha annunciato l'arrivo "in soccorso" da Livorno di una nuova unità, la nave Moby Zaza che effettuerà un collegamento giornaliero da Golfo Aranci a Porto Vecchio, andata e ritorno. «Moby si scusa per l'imperdonabile interruzione del servizio da Santa Teresa Gallura a Bonifacio e viceversa causato dall'avarìa occorsa alla motonave Giraglia - precisa la compagnia di navigazione -. Nel periodo in cui la Giraglia sarà ai lavori, per garantire la continuità territoriale, sulla rotta Golfo Aranci-Porto Vecchio sarà impiegata la motonave Moby Zaza». A questa conclusione si è arrivati dopo giorni di serrate trattative con la Regione Sardegna, affidataria del servizio di trasporto in concessione, decisamente in pressing sulla compagnia di navigazione. Alla fine, dal cappello a cilindro del gruppo Onorato è spuntata la soluzione Moby Zaza, cioè una nave ben più grande (anche più solida, almeno si spera) del traghetto Giraglia, che dunque non potrà operare sulla linea Santa Teresa Gallura-Bonifacio (due porti-fiordo molto stretti). La scelta così è caduta su Golfo Aranci, dove già opera la Sardinia Ferries (d'estate anche la Moby) e su Porto Vecchio in Corsica. Una soluzione d'emergenza, quella di Golfo Aranci, già adottata in passato, che non sarà comoda come la Santa Teresa-Bonifacio ma che comunque offre sufficienti garanzie al carico di lavoratori pendolari e autotrasportatori (centinaia di persone) che ogni giorno fanno la spola tra la Sardegna e la Corsica. Per loro il 2024 è stato un vero e proprio annus horribilis con un lungo elenco di fermate per avaria delle navi Giraglia e Bastia e interminabili file in banchina in attesa di un imbarco che spesso neppure arriva. In realtà, il problema dei collegamenti marittimi Sardegna-Corsica è una questione annosa e sempre irrisolta, quest'anno però ha toccato punte da vero paradosso con la Giraglia che ha trascorso più tempo ferma in banchina per avaria che in navigazione, mentre l'unità di riserva, la motonave Bastia, si è fermata spesso e volentieri e alla fine è stata pure venduta a Napoli. Ad aggravare una situazione già critica, alla fine di ottobre è scaduta la convenzione stagionale con la compagnia genovese Ichnusa lines, che per tutta l'estate ha messo una pezza ai guai della Moby garantendo comunque continuità al servizio di trasporto. Dal 1° novembre, con la fermata della Ichnusa (diretta in cantiere a Genova per lavori di manutenzione di fine stagione), la situazione è subito precipitata con la Giraglia ferma ai box per un guaio al motore e nessuna altra nave disponibile per coprire il collegamento Santa Teresa-Bonifacio. In pratica, in questi giorni non è stato possibile recarsi in Corsica se non noleggiando una imbarcazione, non tenendo in considerazione la tratta Porto Torres-Ajaccio, lunga, costosa e poco appetibile per chiunque. Una situazione insostenibile per i viaggiatori e per la stessa Regione, costretta a pagare la concessione in continuità territoriale per un servizio fantasma. A proposito della Moby Zaza, si tratta di una nave varata nel 1981, lunga 150 metri e con una capacità di carico di 530 automobili. Attualmente si trova ferma in banchina a Livorno e Moby non ha ancora comunicato quando prenderà servizio a Golfo Aranci.



Porto. Il bilancio di Deiana

Boom dei crocieristi: “Ne sono sbarcati oltre mezzo milione”.

Il presidente dell'Autorità portuale Massimo Deiana è soddisfatto e non lo nasconde. «Nel 2024 abbiamo registrato numeri da record con oltre mezzo milione di crocieristi sbarcati nel porto di via Roma». Numeri in crescita, anche perché l'anno non è ancora concluso. «I bilanci si fanno il primo gennaio, ma nel capoluogo contiamo di raggiungere i 600.000 turisti, mentre per quanto riguarda la Sardegna le previsioni fissano l'asticella a 750.000». Oltre alle crociere programmate, potrebbe prendere piede un nuovo modo di visitare la città. Sabato e domenica passati ha attraccato in città la "Mega Victoria", della Corsica-Sardinia Ferries (le navi gialle), partita da Tolone e, dopo una tappa ad Ajaccio in Corsica, arrivata in porto con 670 passeggeri. Il tour ha avuto lo scopo di far scoprire le città dove attracca ai suoi ospiti. A bordo tutti i servizi e le offerte, dalla spa alla discoteca, dal ristorante al cinema, funzionano a pieno regime solo durante la navigazione perché i turisti sono liberi di sbarcare con l'auto o la moto. «Non la solita crociera mordi e fuggi, ma una nuova filosofia di turismo che può avere un impatto importante», spiega Deiana. (a. a.)

The image shows a newspaper clipping from Cagliari, dated 17 November 2024. The main headline is "Turismo, è un autunno da record" (Tourism, it's a record autumn), with a sub-headline "A ottobre prenotazioni su del 15% rispetto al 2023. Capodanno incerto" (In October bookings up 15% compared to 2023. New Year uncertain). The article discusses the tourism boom in Cagliari, mentioning that over half a million cruise ship passengers have disembarked. It also notes that the 2024 balance sheet is expected to reach 600,000 tourists, while the 2025 forecast for Sardinia is set at 750,000. The article mentions the arrival of the "Mega Victoria" ferry from Corsica and Ajaccio, highlighting a new philosophy of tourism. The newspaper's masthead "Cagliari" is visible at the top. To the right, there is a sidebar with a sub-headline "Porto. Il bilancio di Deiana: «Ne sono sbarcati oltre mezzo milione»" (Port. Deiana's balance sheet: "Over half a million disembarked"). Below the main article, there are several smaller advertisements, including one for "INSIEME" (together) and another for "Celiachia Gusto" (Gluten-free Taste).

Su Siccu. Per la rimozione del relitto semi affondato occorrono almeno 200 mila euro

«Presto la rimozione della Cantiello»

L’Autorità portuale annuncia la conclusione della vicenda a Natale

Uno sfregio nella passeggiata preferita dai cagliaritani. Il relitto della "Gennaro Cantiello" giace semi affondato a Su Siccu in attesa che si compia il suo destino. L'ex motonave, varata nel 1977, che per anni ha trasportato criminali e mafiosi al supercarcere dell'Asinara, fa da cornice al molo Sant'Elmo, dove anche ieri migliaia di cagliaritani hanno deciso di passare una mattina al sole. Quello che un tempo era un ristorante galleggiante ora è uno sfregio al centro di un contenzioso tra l'Autorità portuale e Salvatore Pergola, il vecchio proprietario. La nave è stata messa in vendita su un portale di annunci online al prezzo di 40.000 euro. La bonifica Poco traffico e tanti parcheggi. Su Siccu sta guadagnando il favore dei cagliaritani che preferiscono fare due passi o una pedalata nella passeggiata tra barche e locali anziché tuffarsi nel caos domenicale delle auto dirette al Poetto. Tra i moli, poco prima del porticciolo di Sant'Elmo, protetta da una recinzione, spunta la prua di una motonave abbandonata, il resto è ormai sott'acqua. Una situazione che peggiora giorno dopo giorno. Le pratiche per la demolizione e la bonifica dovrebbero essere a buon punto, anche se per scrivere la parola fine occorre ancora molta cautela e diplomazia. «Siamo alle fasi finali della vicenda», assicura Massimo Deiana, presidente dell'Autorità portuale. «L'imbarcazione è stata dichiarata un relitto, cancellata dai registri navali e giudicata inidonea alla navigazione e al galleggiamento». La fine della vicenda Per Deiana la vicenda sarebbe vicina alla conclusione. «Pensiamo che tra Natale e i primi giorni del nuovo anno di poter finalmente far partire le operazioni per lo smantellamento della Gennaro Cantiello e la bonifica dello specchio d'acqua». Poi ci sarà da affrontare l'aspetto economico. «Il proprietario deve oltre 300.000 euro per l'occupazione senza titolo di quello spazio», afferma il presidente dell'Autorità portuale. Non di poco conto i costi preventivati per la demolizione e lo spostamento del relitto. «Abbiamo quantificato le spese in circa 200.000 euro», conclude Deiana. (a. a.)

The collage consists of three distinct sections. The top section is a newspaper clipping from Cagliari, dated 18 November 2024, with the headline «Presto la rimozione della Cantiello». The middle section is an advertisement for 'Amici animali' featuring photos of dogs and cats. The bottom section is an advertisement for 'AUDIPHON ITALIA' promoting acoustic equipment with a 2,000€ discount and a 60-day return policy.

Export. Coldiretti: abbiamo imprese di serie B. Cna: problema mai risolto dalla politica

Aziende sarde ostaggio del Tirreno «Costi di trasporto insostenibili»

L'invio di container via mare può incidere anche il 35% in più

Doppio salasso, andata e ritorno. Per le imprese dell'Isola che si affacciano oltre Tirreno sopravvivere è un'avventura quotidiana piena di ostacoli e difficoltà. Acquistare merci dal resto del mondo o esportarle verso altri mercati è infatti una sfida che costa caro. Carissimo. Un esborso che pesa prima di tutto sui bilanci di impresa, limitando profitti e potenzialità di sviluppo. Ma che ricade spesso e inevitabilmente sulle tasche dei sardi. Odissea «I costi per portare le merci in Sardegna sono all'incirca superiori del 35% rispetto a quelli ordinari», conferma Alessandro Mancini, responsabile dell'omonima cantina che per imbottigliare migliaia di ettolitri di vino ha bisogno di altrettante bottiglie di vetro, da ordinare nello Stivale e portare via traghetto in Gallura. «Una stangata sia all'andata che al ritorno, quando dobbiamo vendere il nostro vino già confezionato», dice l'imprenditore. «È facilmente intuibile quanto ciò possa limitare la nostra competitività». Un container imbarcato su un traghetto costa così tanto che le aziende made in Sardinia devono fare i salti mortali per far quadrare i conti: «Per ridurre le spese acquistiamo le bottiglie da una cantina in Emilia Romagna invece che direttamente dalle vetrerie. Una strategia paradossale considerato che per risparmiare dobbiamo affidarci a un intermediario». Mancini guarda al passato con la stessa sconsolazione. «Nei quasi 35 anni della nostra attività niente è mai cambiato. E nessuno è riuscito a garantirci una continuità territoriale delle merci equa e duratura».



Soluzioni Francesco Porcu, segretario regionale della Cna, non ha dubbi, questa tassa occulta sulle merci che grava ogni giorno sull'economia isolana «deve rientrare all'interno della "partita insularità"». Da giocare con il Governo per convincere l'Ue a garantire le risorse necessarie senza violare le norme sulla concorrenza». Insomma, secondo Porcu, è una questione di volontà politica: «I problemi sono ben noti da tempo. Come le dinamiche di forza imposte dagli armatori alle imprese di autotrasporto. Criticità che però possono essere risolte una volta per tutte». Senza regole Battista Cualbu, presidente regionale di Coldiretti, scarica tutta la frustrazione del mondo delle campagne. «La scorsa estate lo stallo sul trasporto di animali vivi via traghetto fu risolto solo dopo che la Regione si mosse in via straordinaria incalzata dalle nostre accese proteste». È proprio il questo il nodo da sciogliere: «Non si può affrontare la questione del trasporto merci solo in campagna elettorale o pressati dalla rabbia delle imprese», conclude Cualbu. «Eppure cambiano le casacche politiche nel corso degli anni e nulla cambia sul fronte trasporti». Per Cualbu «Deve essere invece un problema da risolvere una volta per tutte. E deve essere inserito nella stessa vertenza della continuità territoriale dedicata al trasporto passeggeri. Per evitare che le aziende sarde restino di fatto imprese di "serie B" che non gareggiano in una competizione leale con le concorrenti, ma partono alla conquista dei mercati con la zavorra insostenibile dei costi di trasporto». Alla deriva Gli autotrasportatori, tra le tante cose, lamentano l'applicazione dell'ingiusta tassa green sulle emissioni di Co2 prodotte dai mezzi navali, che aggrava i costi delle spedizioni da e per l'Isola. Una tassa considerata iniqua perché non applicata alle aziende che lavorano oltre Tirreno. C'è poi l'annoso problema della carenza di rotte: «È inaccettabile che l'Isola non abbia un collegamento tra Cagliari e Genova», lamenta Bruno Fabbri, della Tirso Logistica Mediterranea. «E che debba appoggiarsi esclusivamente a Olbia, generando maggiori consumi di carburante, maggiore inquinamento e costi superiori per le aziende isolane». Anche l'imprenditore sostiene che le merci devono essere equiparate in tutto e per tutto ai passeggeri. «La nostra categoria d'altronde lo chiede da tempo: se quella per Cagliari non viene considerata una rotta redditizia dalle compagnie, intervenga la Regione con risorse aggiuntive per ridare al capoluogo uno scalo indispensabile per lo sviluppo dell'Isola e non essere costretti a percorrere centinaia di chilometri in più per avere le stesse opportunità delle altre imprese».

Luca Mascia

Export. L'ex deputato Attili: "Ignorata la mia legge per dare stabilità al sistema"

Merci, la continuità mai nata Regione in pressing sul Ministero

La richiesta dell'assessorato: un bando per lo scalo di Olbia

Incerti e cari. I trasporti delle merci in Sardegna non sono molto diversi da quelli delle persone: ci sono mesi – specialmente quando si avvicina l'estate – in cui le aziende di logistica non sanno se riusciranno a imbarcare i camion sui traghetti, e ogni anno che passa i biglietti sono sempre più costosi. Dall'aumento del prezzo del carburante a qualche nuova tassa, ogni motivo è buono per scaricare sui passeggeri i problemi delle compagnie navali. Le difficoltà L'ultima trovata si chiama Ets, acronimo di Emission trading system, ed è un'imposta pensata dall'Ue per ridurre la produzione di Co2 e altri gas inquinanti, secondo il principio del «chi più inquina più paga». Sarebbe anche una buona notizia – soprattutto per l'ambiente –, se non fosse che di fatto la nuova imposta europea introdotta all'inizio dell'anno si è trasformata nell'ennesimo aumento per i biglietti del trasporto marittimo. In particolare quelli delle merci. Camion e tir pagano circa il 20% in più rispetto al 2023. E dire che nel corso degli ultimi anni le aziende di logistica avevano già dovuto affrontare un'altra ondata di rincari. La norma ignorata Eppure da ormai 25 è in vigore una legge, mai applicata totalmente, che potrebbe dare certezze al sistema dei trasporti sardi: il provvedimento che ha istituito la continuità territoriale marittima e aerea nel 1999 comprende anche un comma dedicato alla mobilità delle merci. Le intenzioni Il testo autorizza la conferenza di servizi composta da Ministero e Regione, la stessa da cui nascono gli oneri di servizio pubblico sulle rotte aeree tra l'Isola e gli scali di Roma e Milano, a definire un bando anche per le merci, «al fine di contenere i costi di trasporto che gravano sui prodotti finiti o semilavorati esportati fuori dalla regione da aziende artigianali, agricole e di pesca, estrattive e di trasformazione con sede di stabilimento in Sardegna». Ma quel comma «è stato sempre ignorato», racconta Antonio Attili, deputato per due legislature tra il 1996 e il 2008, «ed è stato un grave errore di cui ho discusso con tutti i presidenti di Regione di quegli anni». Attili aveva immaginato per il trasporto delle merci un sistema molto simile alla continuità territoriale che conosciamo per le persone: le rotte indispensabili per garantire i collegamenti tra la Sardegna e i porti della Penisola sarebbero state sovvenzionate per abbattere le tariffe a carico delle aziende. I soldi «C'era anche un finanziamento statale di 22 milioni, necessari per garantire una compensazione economica alle compagnie sulla base dei costi sostenuti», ricorda Attili, ma poi quei soldi si persero ai tempi dell'accordo Prodi-Soru del 2006 sulle Entrate. La norma però è ancora in piedi: «Non mi risulta», conclude l'ex parlamentare, «che la legge sia stata abrogata». Sarebbe sufficiente un'intesa tra Ministero e Giunta per far nascere, con 25 anni di ritardo, la continuità marittima per le merci. La strategia Ma ora la Regione esce allo scoperto: nelle scorse settimane ha inviato al Governo una richiesta formale di imposizione di servizio pubblico su un collegamento tra Olbia e un porto del centro Italia. In lizza ci sono gli scali di Livorno e Marina di Carrara. «Abbiamo illustrato al ministero un'analisi dei problemi relativi al trasporto merci durante un incontro che si è tenuto a ottobre, siamo ora in attesa che si concluda l'iter per la verifica delle condizioni di imposizione degli oneri di servizio pubblico», fa sapere l'assessora ai Trasporti Barbara Manca. Nel frattempo le tariffe proseguono la loro corsa a livello globale. Sulla rotta commerciale tra Shanghai e Genova il costo di trasporto è aumentato del 21% in una settimana e sfiora un impressionante 200% su base annua. C'è da scommettere che questa ennesima ondata di rincari si abatterà presto anche sull'Isola. Michele Ruffi



Via alla demolizione di "Atina" il mega yacht affondato a Olbia

Le operazioni affidate al cantiere nautico Sardinia nautic assistance

Gavino Masia Porto Torres Sarà il cantiere nautico Sardinia nautic assistance di Porto Torres a demolire il mega yacht "Atina" che era affondato l'agosto scorso, a causa di un incendio improvviso, davanti alle spiagge delle Saline di Olbia. Il relitto dell'imbarcazione di 47 metri, battente bandiera delle Cook Island, è stato infatti trasferito via mare domenica scorsa da Olbia alla banchina dello scalo industriale di Porto Torres, dove sono state predisposte tutte le operazioni preliminari per la messa a terra dell'imbarcazione e la successiva demolizione. Le operazioni si sono svolte sotto il coordinamento della Capitaneria di porto e con il supporto dell'Autorità di sistema portuale. Lunedì sera il nuovo travel lift da 600 tonnellate presente nel piazzale del molo industriale, ancora in fase di completamento, ha comunque imbragato la navetta Atina. Questa mattina gli ingegneri collauderanno il nuovo scalo di alaggio e in giornata sarà posizionata la navetta per le operazioni di demolizione del relitto, così come concordato con l'Adsp. L'arrivo del mega yacht nel cantiere della Sna ha permesso di effettuare il primo collaudo tecnico in corso d'opera del travel lift e grazie all'accordo tra l'azienda che lo ha costruito (Ascom) e l'Autorità di sistema portuale, ora è possibile verificare sul campo l'affidabilità e l'efficienza della struttura portuale. E soprattutto la sua importanza all'interno di un porto che attende ancora di essere completato attraverso lavori già appaltati. Il finanziamento per la realizzazione dell'opera è stato di tre milioni e mezzo di euro in totale, di cui 750mila erogati direttamente dalla Regione, un milione e 350mila di fondi comunitari Fsc 2014-2020 e un'ulteriore copertura finanziaria con i fondi dell'Adsp del Mare di Sardegna. Il travel lift potrà diventare operativo a tutti gli effetti agli inizi del prossimo anno, così da poter soddisfare le esigenze del mercato della cantieristica della nautica da diporto. Un settore che sta aumentando di numeri in riferimento alle marinerie del golfo dell'Asinara e che può legittimamente aspirare a diventare punto di riferimento per il nord ovest dell'isola. Uno strumento indispensabile per lo sviluppo della nautica da diporto e della cantieristica ad essa legata, insomma, dove anche lo scalo turritano avrà l'opportunità di competere grazie a questo nuovo investimento pubblico. Con la città e lo scalo marittimo che avranno finalmente un moderno strumento di varo ed alaggio di unità da diporto di grandi dimensioni, dove possono operare in loco i cantieri nautici presenti a Porto Torres. «Quando il relitto affondato a Olbia è arrivato col pontone che si è occupato del suo recupero - racconta il comandante della Capitaneria di porto, capitano di fregata Giuseppe Cannarile - i servizi tecnico nautici presenti nello scalo di Porto Torres hanno effettuato una difficile manovra per poter ormeggiare in perfetta sicurezza il mega yacht. L'imbarcazione è stata appoggiata sulla banchina del molo Asi e poi trasferita nell'area di cantiere, dove si provvederà alla sua demolizione. La prima operazione di utilizzo dello scalo di alaggio - aggiunge il comandante - è comunque un'ottima occasione per testare il tavel lift: darà modo di evidenziare la professionalità dei servizi tecnico nautici, che hanno dimostrato ancora una volta di essere all'altezza della situazione».



Caos sulla tratta, ira della Regione: «Pronti a rescindere il contratto»

Il collegamento Sardegna-Corsica affonda tra navi fantasma e pendolari "prigionieri". La compagnia conferma la linea giornaliera conferma la linea giornaliera

Marco Bittau Golfo Aranci Navi fantasma, pendolari "prigionieri" in Corsica, autotrasportatori che rischiano di perdere il lavoro: la continuità territoriale marittima sul collegamento Sardegna-Corsica affonda in un mare di polemiche. Sbotta l'assessora regionale ai Trasporti, Barbara Manca: «L'interruzione dell'obbligo di pubblico servizio sul collegamento in continuità territoriale da parte di Moby è un fatto molto grave che ci lascia indignati. Valuteremo l'applicazione di tutte le penali previste dal contratto, fino all'eventuale risoluzione anticipata del contratto». Dopo un'estate d'inferno, a far riesplodere la polemica è stato l'ennesimo disservizio verificatosi lungo la tratta marittima Santa Teresa-Bonifacio. Lo scorso 14 novembre il traghetto Giraglia ha subito un guasto che ne ha causato lo stop e la Moby non ha provveduto all'immediata sostituzione. La compagnia ha offerto come soluzione temporanea l'attivazione di un collegamento (giornaliero, ha precisato ieri Moby, ma non si sa ancora a partire da quando) tra Porto Vecchio e Golfo Aranci con l'impiego della motonave Zaza. Una soluzione che aumenta

notevolmente i tempi di viaggio e che arriva comunque tardi, dopo che molti passeggeri e automezzi sono rimasti bloccati in Corsica senza alternative, se non un imbarco da Bastia per Livorno per poi rientrare in Sardegna con un altro traghetto. «Purtroppo il collegamento in questione è caratterizzato da alcune specificità che rendono difficile reperire navi adatte - spiega l'assessora Manca -. Da una parte i traghetti devono avere tutte le certificazioni internazionali, dall'altra devono essere di dimensioni contenute per poter entrare nei piccoli porti coinvolti. Stiamo parlando di un collegamento internazionale con molte meno miglia da navigare di quelle previste da tanti altri collegamenti nazionali. A fronte di questo vengono però applicate molte più prescrizioni, con conseguente difficoltà nell'individuazione di un operatore con disponibilità di naviglio sufficiente. Si tratta di una palese distorsione, motivo per cui è indispensabile lavorare affinché questa specificità venga riconosciuta e si arrivi a una semplificazione delle regole adatta al caso specifico. Anche perché una situazione così particolare non trova alcun riscontro nell'attuale mercato marittimo europeo, facendo così registrare una carenza strutturale di navi con simili caratteristiche». Di recente, l'unico altro operatore che ha coperto la linea Santa Teresa-Bonifacio è la Ichnusa Lines, vettore che integra il servizio pubblico durante l'estate, ma la nave al momento è ferma per interventi di manutenzione. «Pure in presenza di tali criticità - incalza l'assessora regionale - non possiamo accettare che un operatore interrompa un servizio pubblico per un tempo così prolungato. È per questo motivo che valuteremo tutte le penali previste da contratto, compresa l'eventuale rescissione». «Questa tratta - aggiunge - ha un'importanza strategica fondamentale. Sono infatti numerose le aziende sarde che lavorano oltremare, con conseguenti benefici in termini di produzione e movimentazione merci. Sia la Corsica che la Sardegna hanno bisogno che il collegamento marittimo funzioni. Siamo in contatto con l'esecutivo regionale corso per individuare ed attivare una soluzione strutturale al problema, lavorando sulla sensibilizzazione dei governi di Italia e Francia e discutendo con le autorità di regolamentazione marittima per rendere più agevole la creazione di collegamenti stabili e duraturi tra i due territori. Nel frattempo, la priorità è trovare una risposta rapida all'emergenza in atto».

LA NUOVA SARDEGNA - 20/11/24 - OLBIA GALLURA - TRASPORTI

Caos sulla tratta, ira della Regione: «Pronti a rescindere il contratto»

Il collegamento Sardegna-Corsica affonda tra navi fantasma e pendolari "prigionieri". La compagnia conferma la linea giornaliera tra Porto Vecchio e Golfo Aranci con la Zaza

Polo scolastico, i lavori possono ripartire

Mostrà il cantiere bco di bloccato dopo il fallimento di un'impresa appaltatrice

Trasporti. La tratta Santa Teresa – Bonifacio non è stata ancora ripristinata dalla compagnia

Traghetto in panne, l'ira della Regione

L'assessora Manca contro Moby: "Siamo pronti a rescindere il contratto"

«L'interruzione dell'obbligo di pubblico servizio sul collegamento in continuità territoriale marittima tra Sardegna e Corsica da parte di Moby è un fatto molto grave che ci lascia particolarmente indignati.

Valuteremo l'applicazione di tutte le penali previste dal contratto, fino all'eventuale risoluzione anticipata del contratto». Lo ha dichiarato l'assessora regionale dei Trasporti Barbara Manca dopo lo stop sulla tratta marittima Santa Teresa di Gallura-Bonifacio che unisce le due isole con un obbligo di pubblico servizio. I disagi «Il 14 novembre il traghetto Giraglia ha subito un guasto che ne ha causato lo stop e l'operatore marittimo non ha provveduto all'immediata sostituzione - ricorda la Regione - Moby ha valutato di offrire come soluzione tampone l'attivazione di un collegamento tra Portovecchio e Golfo Aranci. Una soluzione che aumenta notevolmente i tempi di viaggio e che arriva decisamente troppo tardi, dopo che decine e decine di passeggeri sono rimasti bloccati in Corsica senza alternative o che si sono dovuti imbarcare da Bastia a Livorno per poi rientrare in Sardegna con un altro traghetto».

Pressing L'assessora incalza: «Purtroppo il collegamento in questione è caratterizzato da alcune specificità che rendono difficile reperire navi adatte. Da una parte i traghetti devono avere tutte le certificazioni internazionali, dall'altra devono essere di dimensioni contenute per poter entrare nei piccoli porti coinvolti. Stiamo parlando di un collegamento internazionale con molte meno miglia da navigare di quelle previste da tanti altri collegamenti nazionali. A fronte di questo vengono però applicate molte più prescrizioni, con conseguente difficoltà nell'individuazione di un operatore con disponibilità di naviglio sufficiente». Le alternative purtroppo sembrano non esserci: «L'unico altro convoglio che ha servito questa tratta nell'ultimo periodo e che sarebbe quindi arruolabile è quello della Ichnusa Lines, che integra il servizio pubblico durante la stagione estiva, ma al momento è interessato da interventi di manutenzione. Detto ciò, non possiamo accettare che un operatore interrompa un servizio pubblico per un tempo così prolungato. È per questo motivo che valuteremo tutte le penali previste da contratto, compresa l'eventuale rescissione».



Rigassificatore al Porto Canale. Regione messa in mora dal privato

Da quasi due anni non risponde alle sollecitazioni del ministero

Cagliari È stata rinviata al 13 marzo l'udienza del Consiglio di Stato prevista per ieri che doveva valutare la richiesta del Comune di Portoscuso di discutere il ricorso della Regione contro il Dpcm Draghi sul sistema energetico sardo e la metanizzazione legata alla chiusura delle centrali a carbone. Come annunciato dalla Presidente Todde, Regione e Governo hanno avanzato richiesta di slittamento della decisione, «perché sono in corso valutazioni tra le parti». La Sardegna vorrebbe chiudere questa partita in tempi rapidi, prima dell'udienza di marzo, ma dovrà portare una sua proposta eventualmente alternativa al governo su come si potrebbe cambiare il Decreto Draghi. Se sembra tramontata l'ipotesi di allocare una nave gasiera a Portovesme, progetto che ha sinora trovato contrario il Comune di Portoscuso, rimane aperto il capitolo dedicato al deposito di Gnl al Porto Canale di Cagliari. Ieri la società proponente, la Sardinia Lng, controllata da Vitol, il nuovo proprietario Saras, ha inviato un atto di diffida e messa in mora alla Regione e al Governo, nel quale si chiede alla Regione il rilascio dell'intesa per il via libera finale al progetto. Il ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica, ha più volte scritto, essendo il percorso amministrativo concluso, alla Regione, a gennaio e maggio del 2023 e a giugno del 2024, a esprimersi formalmente al rilascio, con parere negativo o positivo, dell'intesa con il governo. «Chiediamo che la Regione si pronunci entro 15 giorni - scrivono gli avvocati di Sardinia Lng - altrimenti tuteleremo in ogni sede i nostri diritti». Il rigassificatore al porto industriale di Cagliari ha superato tutte le valutazioni ambientali, con i pareri favorevoli della Regione, rilasciati dal 2019, ma senza l'intesa formale, che precede l'autorizzazione unica, il cantiere non si può avviare. Dal 2023 la giunta Solinas aveva bloccato la decisione finale anche per quest'opera, teatro di confronto politico con il Comune di Cagliari (sindaco Truzzu). Adesso con le nuove amministrazioni regionale e comunale, il progetto non riesce a fare passi avanti, arenandosi all'ultimo miglio. «Il silenzio della Regione è incomprensibile e inaccettabile. Dopo aver espresso parere favorevole in sede di conferenza dei servizi - scrive in una nota la società proponente - la Regione resta inerte senza motivazioni concrete su un progetto che potrebbe entrare in funzione già nel 2026, garantendo benefici immediati per cittadini, industria e ambiente».



Il caso. Sotto accusa la mancata delibera che sbloccherebbe l'impianto di metano a Giorgino

Rigassificatore a Cagliari, diffida alla Regione dalla Sardinia Lng

Tre solleciti del Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica sono caduti nel vuoto. Ora sul deposito e rigassificatore di Gnl di Giorgino, a Cagliari, è il momento delle diffide: la Sardinia Lng ha intimato alla Regione di emanare la delibera che sancisce l'intesa sulla realizzazione dell'impianto da 120 milioni di euro tra Porto Canale e Villaggio Pescatori. Un atto firmato dall'amministratore, Giuseppe Delitala, e dagli avvocati Angelo Clarizia e Mario Pagliarulo. Ad Alessandra Todde e alla sua Giunta vengono "concessi" 15 giorni per emanare il provvedimento che sbloccherebbe l'opera. In caso di ulteriore inerzia la società «tutelerà i propri interessi presso ogni competente sede giudiziaria, senza ulteriore avviso». L'impianto che dovrebbe consentire di sostituire l'aria propanata con il Gnl a Cagliari e nel suo hinterland, con l'approvvigionamento da navi gasiere, ha iniziato l'iter per le autorizzazioni ormai sette anni fa, a giugno del 2017. Tutti gli enti coinvolti si sono espressi a favore, dagli uffici regionali di Industria e Ambiente fino all'autorità portuale. Anche Roma ha detto sì. E i giudizi amministrativi, fra Tar e Consiglio di Stato, hanno rigettato i ricorsi presentati dagli oppositori, comitato del Villaggio pescatori in testa. Ma per completare il procedimento manca una carta: quella che deve essere firmata dalla Giunta regionale. Il Ministero l'ha sollecitata due volte quando a Villa Devoto c'era Christian Solinas, a gennaio e maggio del 2023. E una terza dopo l'ascesa di Alessandra Todde. Nessuna delle missive ha ricevuto risposta. L'assessore all'Industria, Emanuele Cani, l'estate scorsa aveva rassicurato i rappresentanti della Sardinia Lng: la delibera, aveva detto, era in fase di preparazione. Passati tre mesi, ecco la diffida: «La realizzazione del rigassificatore riveste carattere strategico e di pubblica utilità, in quanto rappresenta una soluzione concreta e immediatamente attuabile per fornire metano alla Regione», sostengono rappresentante legale e avvocati. Che con la lettera inviata a Todde e assessori aprono un altro fronte sul tema caldo dell'energia in Sardegna. E. Fr.





Bloccato iter rigassificatore Cagliari, società diffida Regione

Manca autorizzazione Villa Devoto, progetto è in decreto energia

Il progetto del Terminal di Sardinia LNG, l'impianto di stoccaggio e rigassificazione nel porto industriale di Cagliari, è fermo da oltre due anni anche se ha ottenuto diverse autorizzazioni. "Nonostante tre sollecitazioni ufficiali del Mite per il rilascio dell'intesa, la Regione resta in silenzio, bloccando un'opera strategica per lo sviluppo energetico ed economico dell'isola", spiega in una nota il legale rappresentante della società, Giuseppe Delitala, che ha inviato una diffida a Villa Devoto sollecitando l'amministrazione al rilascio dell'intesa "entro e non oltre 15 giorni" a partire dalla data di ieri. La società è anche pronta a rivolgersi ai giudici per tutelare i propri diritti. Il progetto del terminal, inteso come stoccaggio e rigassificatore di gas naturale liquefatto, è tra quelli ritenuti strategici dal decreto energia del Mite e secondo la società porterà "benefici economici immediati: risparmio medio per gli utenti di 400 euro/anno, grazie al passaggio dal gas propano al metano per le 17.500 famiglie dell'area vasta di Cagliari". Ma anche vantaggi ambientali: "minori emissioni di CO2 e maggiore sicurezza rispetto all'attuale sistema, oltre allo sviluppo del porto di Cagliari con l'adeguamento alle normative europee e la possibilità di rifornire navi da crociera a GNL e attrarre nuove attività industriali". Il progetto, finanziato interamente da fondi privati, potrebbe essere operativo entro il 2026 a un costo di circa 130 milioni di euro. "Il Terminal GNL rappresenta un'opportunità unica per la Sardegna, l'unica regione italiana a non essere ancora metanizzata - conclude Delitala - Il silenzio della Regione Sardegna è incomprensibile e rischia di compromettere il futuro energetico e industriale dell'isola".

La Nuova Sardegna 27 11 24

Maltempo e dirottamenti su Olbia la città attende l'antemurale

L'opera era stata finanziata nel 2013 con oltre 30 milioni di euro

Gavino Masia Porto Torres Le avverse condizioni marine della scorsa settimana nel golfo dell'Asinara hanno penalizzato non poco i passeggeri e i lavoratori che utilizzano regolarmente il collegamento navale tra lo scalo marittimo turritano e il porto di Genova. Una situazione che si ripete ogni volta che i venti soffiano con una certa intensità, lasciando la città e il suo porto senza collegamento con la capitale ligure. Le navi della Compagnia italiana di navigazione vengono infatti dirottate ogni volta nel porto di Olbia, creando un diffuso malcontento da parte dei viaggiatori che si devono sobbarcare ulteriori chilometri per arrivare al punto di destinazione. E anche dei commercianti locali, che fanno affidamento sui passeggeri che imbarcano e sbarcano dalle navi per poter offrire i loro prodotti. In passato le navi entravano in porto anche in condizioni di forte vento, attraverso il supporto dei rimorchiatori, e gli ormeggiatori consentivano poi l'attracco in sicurezza.

Da qualche anno a questa parte, però, i comandanti delle navi della Cin considerano più sicuro portare le navi destinate a Porto Torres, nelle banchine del molo di Levante, in direzione dello scalo gallurese. Bisogna quindi attendere la realizzazione dell'antemurale per rendere agevole l'ingresso e l'uscita delle navi nello scalo turritano, riducendo l'agitazione ondosa nell'avamposto e nel porto interno. La struttura portuale è stata finanziata nel 2013 con oltre 30 milioni di euro e attende l'avvio del cantiere, così come assicurato dall'Autorità di sistema portuale. Dalla data del 4 novembre scorso decorreranno i 726 giorni per il completamento di tutte le opere previste nel progetto: la prima fase sarà dedicata agli interventi di bonifica bellica, al posizionamento dei dissuasori antistrascico e allo spostamento del fortino della II guerra mondiale e della Madonnina del molo di Levante. Tutte opere imposte dai ministeri della Cultura e dell'Ambiente e vengono classificate come prescrizioni preliminari all'avvio degli interventi. Nel frattempo c'è la ditta "Sealives" di Sassari che sta effettuando un'attività di monitoraggio dei mammiferi marini, fino al 31 marzo 2025, proprio nell'ambito della realizzazione dei lavori per il prolungamento dell'Antemurale di Ponente e della resecazione della banchina Alti fondali.



Avaria, salta la nave per Genova

Porto Torres. Disagi per 130 passeggeri, 70 trasferiti ad Olbia.

Tra corse cancellate, navi dirottate altrove a causa del maltempo, la distanza tra il porto di Porto Torres e quello di Genova, da circa un mese, è diventata insormontabile. Questa volta 130 passeggeri sono rimasti bloccati nello scalo turritano per un'avaria al motore della Moby Wonder. La corsa per lo scalo ligure è saltata. La nave del gruppo Tirrenia-Moby da venerdì 25 novembre si trova ferma in porto nel molo di ponente. «Saliti a bordo della nave, con partenza alle 20.30, siamo stati informati più tardi che stavano tentando di risolvere un problema al motore, ma solo alle 22.50 è arrivata la comunicazione ufficiale del comandante che c'era un problema tecnico di sicurezza della navigazione», spiegano gli autotrasportatori. Settanta passeggeri – 61 con mezzi al seguito e altri 9 sul bus sostitutivo - sono stati riprotetti sul traghetto Moby Legacy in partenza da Olbia ma diretto a Livorno. «Per noi significa circa 350 chilometri di percorso in più su strada per raggiungere Olbia e per viaggiare nel tratto Livorno-Genova», protesta Costantino Piras, autotrasportatore che compare tra gli altri 60 passeggeri che hanno preferito partire ieri sera da Porto Torres a bordo della Moby Tommy, la nave approdata ieri mattina. La compagnia per alleviare i disagi ha assicurato ai passeggeri pasti e cabine sul traghetto Moby Wonder, e il pranzo sulla Moby Tommy. «Siamo stanchi di una situazione che crea continui disagi ai passeggeri e agli autotrasportatori per i quali le continue incertezze e gli aggravii dei costi costituiscono un carico da 100 su un lavoro già faticosissimo», sostiene il sindaco turritano, Massimo Mulas. «Sentirò l'assessore regionale ai Trasporti per parlare di quella che si può definire una discontinuità territoriale istituzionalizzata. – continua – Sembra quasi che ci sia la volontà di tagliare alcune rotte a vantaggio di chi registra meno flussi di passeggeri e merci. Siamo di fronte a una situazione che sta diventando ingestibile sia per i passeggeri sia per i nostri autotrasportatori il cui lavoro è fondamentale per l'economia del nord Sardegna». Da Genova questa mattina arriverà la Janas in sostituzione della Wonder. Mariangela Pala

Arrivata da Livorno la Moby Zaza oggi il "battesimo" per la Corsica

Partenza da Golfo Aranci alle 6,30, arrivo a Porto Vecchio dopo quattro ore

Golfo Aranci La lunga attesa è finita, la motonave Moby Zaza partita da Livorno è arrivata a Olbia, all'Isola Bianca, e questa mattina effettuerà la sua prima corsa da Golfo Aranci verso Porto Vecchio. Dopo settimane di isolamento e di polemiche il collegamento tra la Sardegna e la Corsica, salvo sorprese, è stato ripristinato e da questo momento i disagi dei pendolari e degli autotrasportatori dovrebbero terminare. Come comunicato dalla stessa compagnia di navigazione, la Moby Zaza effettuerà una corsa al giorno, andata e ritorno, con partenza da Golfo Aranci alle 6,30 e arrivo previsto a Porto Vecchio alle 10,30. La partenza da Porto Vecchio sarà invece alle 17 e alle 21 l'arrivo previsto a Golfo Aranci. La domenica e i festivi, invece, la partenza da Golfo Aranci sarà alle 8 e l'arrivo in Corsica alle 12, mentre la partenza da Porto Vecchio sarà sempre alle 17 e l'arrivo nello scalo gallurese è previsto alle 21. Moby ha anche comunicato il piano tariffario che prevede, nonostante la tratta Golfo Aranci-Porto Vecchio sia molto più lunga, il costo dei biglietti uguale a quello della linea Santa Teresa-Bonifacio, temporaneamente sospesa dopo l'ennesimo stop del traghetto Giraglia, fermo in banchina per un'avaria al motore. Ripristinato il collegamento, il servizio di trasporto marittimo in regime di continuità territoriale (una convenzione promossa dalla Regione con onere di servizio pubblico), si chiude l'odissea di decine di passeggeri e trasportatori rimasti "prigionieri" a Bonifacio dopo la fermata del traghetto Giraglia. Ci sono volute lunghe giornate di attesa e l'intervento deciso dell'assessorato regionale ai Trasporti nei confronti della compagnia per sbloccare la situazione. Alla fine è stata trovata la soluzione con una corsa straordinaria effettuata dalla Moby Wonder in partenza da Porto Torres con direzione Ajaccio (una linea già esistente ma inutilizzabile, in quanto settimanale ed eccessivamente lunga. Sino a quando il traghetto Giraglia non sarà riparato in cantiere, la linea Santa Teresa Gallura-Bonifacio resterà sospesa e sostituita dalla Golfo Aranci-Porto Vecchio, coperta dalla Moby Zaza. Una soluzione non proprio comoda (ben quattro ore di navigazione) ma anche l'unica possibile dal momento che la flotta Moby - venduta la piccola nave Bastia - non dispone di un altro traghetto di piccole dimensioni capace di manovrare in sicurezza nei porti-fiordo di Santa Teresa Gallura e Bonifacio. Da qui la scelta obbligata di cambiare nave e, soprattutto, cambiare porti di partenza e di arrivo. A questo punto resta ancora aperta la partita del risarcimento delle spese sostenute dai passeggeri rimasti in banchina con il biglietto in mano ma senza nave dove imbarcarsi. E resta anche sul campo l'annunciata class action da parte di un gruppo di passeggeri rimasti bloccati in Corsica, che appena rientrati a casa (dopo quattro giorni di pellegrinaggio tra la Corsica, Livorno e la Sardegna) hanno subito annunciato l'avvio di un'azione legale nei confronti della compagnia di navigazione. (m.b.)





AdSP del Mare di Sardegna: Approvato il Piano dell'Organico dei Porti del Sistema 2025 - 2027

Nuovi investimenti, assunzioni e una positiva percezione del futuro che guarda oltre l'attuale crisi internazionale del trasporto delle merci via mare. È il quadro completo del POPS 2025 - 2027, Piano dell'organico dei porti per i lavoratori delle imprese ex art. 16, 17 e 18, documento strategico di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi negli scali portuali, approvato ieri pomeriggio dal Comitato di Gestione dell'AdSP del Mare di Sardegna. Dalle 34 compilazioni del questionario somministrato a tutte le 36 imprese in possesso dell'autorizzazione rilasciata dall'Ente per gli otto porti della circoscrizione, il POPS fotografa un comparto ben strutturato, composto da 938 unità lavorative più della metà di età compresa tra i 41 e i 60 anni, l'84 per cento delle quali con inquadramento contrattuale a tempo indeterminato. Sull'aspetto economico e finanziario, nel documento emerge una tendenza di sostanziale tenuta del settore imprenditoriale portuale, con un incremento dei volumi di fatturato, sull'ultimo triennio, che interessa il 41 per cento delle imprese operanti. Positivo anche l'indice degli investimenti (acquisto di nuovi impianti, beni immobili, manutenzioni straordinarie e formazione), con un 38 per cento di imprese che, negli ultimi tre anni, ha effettuato spese superiori al milione di euro. Per il prossimo triennio, il Piano dell'organico dei porti rileva una prospettiva di sostanziale ottimismo, con un terzo delle imprese che mira ad una crescita superiore di almeno al 3 per cento sul fatturato, investimenti da 50 mila ad oltre un milione di euro e, per 13 imprese su 36, il possibile ricorso a nuove assunzioni per figure da impiegare nelle numerose e complesse specialità lavorative del comparto. Sempre in tema di lavoro portuale, nella seduta odierna il Comitato di Gestione ha approvato lo schema di decreto per la fissazione del numero massimo di imprese autorizzabili allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici portuali (che rimane invariato rispetto al 2024). Il comitato ha inoltre valutato di dover riconsiderare i criteri concessori adottati con la delibera n. 10 del 25 febbraio 2021, prendendo spunto da una manifestazione preliminare di interesse, presentata dalla società Mediterranean Intermodal Terminal Operator S.p.A. ("Mito S.p.A.") del Gruppo Grendi, per una concessione demaniale su una porzione della banchina contenitori del Porto Canale di Cagliari. In particolare, al fine di stimolare la concorrenza e ammettere l'esame di future domande concessorie che prevedano più consistenti piani di investimento, crescita dei volumi di traffico e dei livelli occupazionali, si è ritenuto di consentire la valutazione di istanze di concessione anche ultra-quadriennali e la revisione dei meccanismi revocatori che possono rivelarsi eccessivamente penalizzanti per i concessionari. "Quanto emerge dal Piano dell'Organico dei Porti è la fotografia di un sistema sano, capace di sostenere l'imprenditorialità portuale anche in un momento di particolare crisi e di stimolare nuove iniziative ed investimenti per lo sviluppo futuro del comparto - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna -. Una prospettiva per la quale il nostro Ente ha già messo e continuerà a mettere in atto tutte le strategie necessarie per la salvaguardia dei livelli occupazionali, la formazione del personale delle imprese, così come previsto dal Piano Operativo di Intervento, la tutela della sicurezza nei luoghi di lavoro, e, non da ultimo, l'attività di sollecitazione del mercato e la valutazione di tutte le proposte che mirano a favorire la crescita del cluster portuale e dell'economia dell'Isola".



Quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti

Approvato il Piano dell'organico dei porti della Sardegna

Sono 938 i lavoratori delle 36 imprese che operano negli scali

Ieri il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha approvato il Piano dell'Organico dei Porti del Sistema 2025-2027 per i lavoratori delle imprese ex art. 16, 17 e 18 che operano negli scali portuali amministrati dall'AdSP. L'ente portuale ha reso noto che dalle 34 compilazioni del questionario somministrato a tutte le 36 imprese in possesso dell'autorizzazione rilasciata dall'ente per gli otto porti della circoscrizione, il POPS fotografa un comparto ben strutturato, composto da 938 unità lavorative più della metà di età compresa tra i 41 e i 60 anni, l'84% delle quali con inquadramento contrattuale a tempo indeterminato. Sull'aspetto economico e finanziario, nel documento emerge una tendenza di sostanziale tenuta del settore imprenditoriale portuale, con un incremento dei volumi di fatturato, sull'ultimo triennio, che interessa il 41% delle imprese operanti. Positivo anche l'indice degli investimenti (acquisto di nuovi impianti, beni immobili, manutenzioni straordinarie e formazione), con un 38% di imprese che, negli ultimi tre anni, ha effettuato spese superiori al milione di euro. Per il prossimo triennio, un terzo delle imprese mira ad una crescita superiore di almeno al 3% del fatturato, investimenti da 50mila ad oltre un milione di euro e, per 13 imprese su 36, il possibile ricorso a nuove assunzioni per figure da impiegare nelle numerose e complesse specialità lavorative del comparto. Nella seduta di ieri, inoltre, il Comitato di gestione ha deliberato la riconsiderazione dei criteri concessori adottati con la delibera n. 10 del 25 febbraio 2021 (del 25 febbraio 2021), prendendo spunto da una manifestazione preliminare di interesse, presentata dalla società Mediterranean Intermodal Terminal Operator Spa (Mito Spa) del Gruppo Grendi, per una concessione demaniale su una porzione della banchina contenitori del Porto Canale di Cagliari. L'autorità portuale ha specificato che, al fine di stimolare la concorrenza e ammettere l'esame di future domande concessorie che prevedano più consistenti piani di investimento, crescita dei volumi di traffico e dei livelli occupazionali, si è ritenuto di consentire la valutazione di istanze di concessione anche ultra-quadriennali e la revisione dei meccanismi revocatori che possono rivelarsi eccessivamente penalizzanti per i concessionari.

L'AdSP del Mare di Sardegna approva il Piano dell'Organico dei Porti del Sistema 2025 - 2027

Dalla ricognizione dell'AdSP, un comparto sano e con buone prospettive di crescita per il prossimo triennio .

Nuovi investimenti, assunzioni e una positiva percezione del futuro che guarda oltre l'attuale crisi internazionale del trasporto delle merci via mare .

E' il quadro completo del POPS 2025 - 2027, Piano dell'organico dei porti per i lavoratori delle imprese ex art. 16, 17 e 18, documento strategico di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi negli scali portuali, approvato ieri pomeriggio dal Comitato di Gestione dell'AdSP del Mare di Sardegna. Dalle 34 compilazioni del questionario somministrato a tutte le 36 imprese in possesso dell'autorizzazione rilasciata dall'Ente per gli otto porti della circoscrizione, il POPS fotografa un comparto ben strutturato, composto da 938 unità lavorative più della metà di età compresa tra o 41 e i 60 anni, l'84 per cento delle quali con inquadramento contrattuale a tempo indeterminato. Sull'aspetto economico e finanziario, nel documento emerge una tendenza di sostanziale tenuta del settore imprenditoriale portuale, con un incremento dei volumi di fatturato, sull'ultimo triennio, che interessa il 41 per cento delle imprese operanti. Positivo anche l'indice degli investimenti (acquisto di nuovi impianti, beni immobili, manutenzioni straordinarie e formazione), con un 38 per cento di imprese che, negli ultimi tre anni, ha effettuato spese superiori al milione di euro. Per il prossimo triennio, il Piano dell'organico dei porti rileva una prospettiva di sostanziale ottimismo, con un terzo delle imprese che mira ad una crescita superiore di almeno al 3 per cento sul fatturato, investimenti da 50 mila ad oltre un milione di euro e, per 13 imprese su 36, il possibile ricorso a nuove assunzioni per figure da impiegare nelle numerose e complesse specialità lavorative del comparto. Sempre in tema di lavoro portuale, nella seduta odierna il Comitato di Gestione ha approvato lo schema di decreto per la fissazione del numero massimo di imprese autorizzabili allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici portuali (che rimane invariato rispetto al 2024). Il comitato ha inoltre valutato di dover riconsiderare i criteri concessori adottati con la delibera n. 10 del 25 febbraio 2021, prendendo spunto da una manifestazione preliminare di interesse, presentata dalla società Mediterranean Intermodal Terminal Operator S.p.A. ("Mito S.p.A.") del Gruppo Grendi, per una concessione demaniale su una porzione della banchina contenitori del Porto Canale di Cagliari. In particolare, al fine di stimolare la concorrenza e ammettere l'esame di future domande concessorie che prevedano più consistenti piani di investimento, crescita dei volumi di traffico e dei livelli occupazionali, si è ritenuto di consentire la valutazione di istanze di concessione anche ultra-quadriennali e la revisione dei meccanismi revocatori che possono rivelarsi eccessivamente penalizzanti per i concessionari. "Quanto emerge dal Piano dell'Organico dei Porti è la fotografia di un sistema sano, capace di sostenere l'imprenditorialità portuale anche in un momento di particolare crisi e di stimolare nuove iniziative ed investimenti per lo sviluppo futuro del comparto - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna -. Una prospettiva per la quale il nostro Ente ha già messo e continuerà a mettere in atto tutte le strategie necessarie per la salvaguardia dei livelli occupazionali, la formazione del personale delle imprese, così come previsto dal Piano Operativo di Intervento, la tutela della sicurezza nei luoghi di lavoro, e, non da ultimo, l'attività di sollecitazione del mercato e la valutazione di tutte le proposte che mirano a favorire la crescita del cluster portuale e dell'economia dell'Isola".

AdSP Sardegna: approvato il Piano dell'Organico dei Porti 2025-2027

CAGLIARI Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha approvato il Piano dell'Organico dei Porti 2025-2027 (POPS), un documento strategico che delinea lo stato attuale e le prospettive future per i lavoratori e le imprese dei principali scali portuali sardi. Nonostante le difficoltà derivanti dalla crisi internazionale del trasporto marittimo, il quadro complessivo risulta incoraggiante, con segnali di crescita e ottimismo per il prossimo triennio. Basato sulle risposte di 34 delle 36 imprese autorizzate a operare nei porti della circoscrizione, il POPS fotografa un comparto che conta 938 lavoratori, la maggioranza dei quali con contratti a tempo indeterminato e un'età compresa tra i 41 e i 60 anni. Dal punto di vista economico, il settore mostra una sostanziale resilienza, con il 41% delle imprese che ha registrato un aumento di fatturato nell'ultimo triennio. Gli investimenti sono altrettanto positivi: il 38% delle aziende ha speso oltre un milione di euro in nuovi impianti, immobili, manutenzioni straordinarie e formazione. Per il futuro, il Piano prevede un'espansione ulteriore: un terzo delle imprese punta a incrementi superiori al 3% del fatturato, con investimenti programmati tra 50.000 euro e oltre un milione. Inoltre, 13 imprese su 36 prevedono nuove assunzioni, evidenziando una crescente domanda di figure professionali specializzate nel settore portuale. Nuove strategie per le concessioni portuali Oltre all'approvazione del POPS, il Comitato di Gestione ha deliberato il mantenimento del numero massimo di imprese autorizzate per le operazioni e i servizi specialistici nei porti, in linea con il 2024. Si è inoltre discusso della revisione dei criteri concessori, partendo da una proposta avanzata dalla società Mediterranean Intermodal Terminal Operator S.p.A. (Mito S.p.A.) del Gruppo Grendi per l'utilizzo di una porzione della banchina contenitori del Porto Canale di Cagliari. L'obiettivo è incentivare la concorrenza e attrarre progetti di maggiore portata in termini di investimenti, traffici e occupazione, consentendo anche concessioni di durata superiore ai quattro anni e una maggiore flessibilità nelle condizioni di revoca. passeggeri La fotografia emersa dal Piano dell'Organico dei Porti dimostra la solidità del sistema e la capacità di affrontare le sfide del settore, pur in un contesto di crisi globale, ha dichiarato il presidente dell'AdSP, Massimo Deiana. L'Ente si impegna a garantire la tutela dei livelli occupazionali, la formazione del personale, la sicurezza nei luoghi di lavoro e lo sviluppo del cluster portuale. Questi obiettivi si inseriscono in una strategia complessiva volta a stimolare il mercato e a favorire l'economia della Sardegna. Il POPS 2025-2027 si configura dunque come un elemento centrale per sostenere la crescita e l'innovazione del comparto portuale, consolidando il ruolo degli scali sardi come snodi strategici per il trasporto e l'economia dell'Isola.



Porti sardi, approvato il Piano Organico Porti

Via libera dal Comitato di Gestione

Nei porti gestiti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna sino attualmente impiegati 938 unità lavorative, più della metà delle quali composte da persone di età compresa tra i 41 e i 60 anni di età, l'84% delle quali con inquadramento contrattuale a tempo indeterminato. Sono alcuni dei numeri del Piano Organico Porti 2025-2027 approvato ieri in Comitato di Gestione. Dalle 34 compilazioni del questionario somministrato a tutte le 36 imprese in possesso dell'autorizzazione rilasciata dall'Ente per gli otto porti della circoscrizione, il documento di ricognizione dei fabbisogni lavorativi in porto fotografa un comparto ben strutturato scrive l'Ente in una nota stampa. Sull'aspetto economico e finanziario, nel documento emerge una tendenza di sostanziale tenuta del settore imprenditoriale portuale, con un incremento dei volumi di fatturato, sull'ultimo triennio, che interessa il 41 per cento delle imprese operanti. Positivo anche l'indice degli investimenti (acquisto di nuovi impianti, beni immobili, manutenzioni straordinarie e formazione), con un 38 per cento di imprese che, negli ultimi tre anni, ha effettuato spese superiori al milione di euro. Per il prossimo triennio, il Piano dell'organico dei porti rileva una prospettiva di sostanziale ottimismo, con un terzo delle imprese che mira ad una crescita superiore di almeno al 3 per cento sul fatturato, investimenti da 50 mila ad oltre un milione di euro e, per 13 imprese su 36, il possibile ricorso a nuove assunzioni per figure da impiegare nelle numerose e complesse specialità lavorative del comparto



Approvato il Piano dell'Organico dei Porti del Sistema 2025 - 2027

Nov 27, 2024 Cagliari - è il quadro completo del POPS 2025 - 2027, Piano dell'organico dei porti per i lavoratori delle imprese ex art. 16, 17 e 18, documento strategico di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi negli scali portuali, approvato ieri pomeriggio dal Comitato di Gestione dell'AdSP del Mare di Sardegna. Dalle 34 compilazioni del questionario somministrato a tutte le 36 imprese in possesso dell'autorizzazione rilasciata dall'Ente per gli otto porti della circoscrizione, il POPS fotografa un comparto ben strutturato, composto da 938 unità lavorative più della metà di età compresa tra o 41 e i 60 anni, l'84 per cento delle quali con inquadramento contrattuale a tempo indeterminato. Sull'aspetto economico e finanziario, nel documento emerge una tendenza di sostanziale tenuta del settore imprenditoriale portuale, con un incremento dei volumi di fatturato, sull'ultimo triennio, che interessa il 41 per cento delle imprese operanti. Positivo anche l'indice degli investimenti (acquisto di nuovi impianti, beni immobili, manutenzioni straordinarie e formazione), con un 38 per cento di imprese che, negli ultimi tre anni, ha effettuato spese superiori al milione di euro. Per il prossimo triennio, il Piano dell'organico dei porti rileva una prospettiva di sostanziale ottimismo, con un terzo delle imprese che mira ad una crescita superiore di almeno al 3 per cento sul fatturato, investimenti da 50 mila ad oltre un milione di euro e, per 13 imprese su 36, il possibile ricorso a nuove assunzioni per figure da impiegare nelle numerose e complesse specialità lavorative del comparto. Sempre in tema di lavoro portuale, nella seduta odierna il Comitato di Gestione ha approvato lo schema di decreto per la fissazione del numero massimo di imprese autorizzabili allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici portuali (che rimane invariato rispetto al 2024). Il comitato ha inoltre valutato di dover riconsiderare i criteri concessori adottati con la delibera n. 10 del 25 febbraio 2021, prendendo spunto da una manifestazione preliminare di interesse, presentata dalla società Mediterranean Intermodal Terminal Operator S.p.A. ("Mito S.p.A.") del Gruppo Grendi, per una concessione demaniale su una porzione della banchina contenitori del Porto Canale di Cagliari. In particolare, al fine di stimolare la concorrenza e ammettere l'esame di future domande concessorie che prevedano più consistenti piani di investimento, crescita dei volumi di traffico e dei livelli occupazionali, si è ritenuto di consentire la valutazione di istanze di concessione anche ultra-quadriennali e la revisione dei meccanismi revocatori che possono rivelarsi eccessivamente penalizzanti per i concessionari. " Quanto emerge dal Piano dell'Organico dei Porti è la fotografia di un sistema sano, capace di sostenere l'imprenditorialità portuale anche in un momento di particolare crisi e di stimolare nuove iniziative ed investimenti per lo sviluppo futuro del comparto - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna -. Una prospettiva per la quale il nostro Ente ha già messo e continuerà a mettere in atto tutte le strategie necessarie per la salvaguardia dei livelli occupazionali, la formazione del personale delle imprese, così come previsto dal Piano Operativo di Intervento, la tutela della sicurezza nei luoghi di lavoro, e, non da ultimo, l'attività di sollecitazione del mercato e la valutazione di tutte le proposte che mirano a favorire la crescita del cluster portuale e dell'economia dell'Isola ".



Mito (Grendi) potrà espandersi sull'ex Cict di Cagliari

L'Adsp sarda rinuncia a riassegnare l'intero compendio e alleggerisce i vincoli per i concessionari subentranti interessati anche a singole porzioni

Porti L'Adsp sarda rinuncia a riassegnare l'intero compendio e alleggerisce i vincoli per i concessionari subentranti interessati anche a singole porzioni di REDAZIONE SHIPPING ITALY La domanda di Mito - Mediterranean Intermodal Terminal Operator per espandersi sull'ex terminal Cict del porto canale di Cagliari che pendeva da quasi due anni potrà ora trovare accogliamento. L'Autorità di sistema portuale sarda, infatti, ha reso noto di aver "valutato di dover riconsiderare i criteri concessori adottati con la delibera n. 10 del 25 febbraio 2021". All'epoca era ancora fresco il trauma (in primis occupazionale) causato dalla rescissione da parte del concessionario del Cict, terminal container di punta della stagione del transhipment, gestito per anni dal gruppo Contship e travolto dall'emergere degli hub di trasbordo nordafricani che ha decimato i terminal monotranshipment dell'Europa meridionale. Per anni l'Adsp ha ritenuto si potesse tornare indietro e atteso un soggetto in grado di subentrare in toto a Cict e rilanciarne il business. Ma il cavaliere bianco non è mai arrivato, mentre sono cresciute nel frattempo le aspirazioni di operatori interessati ad altro business, magari meno imponente in termini di volumi e ricadute, ma più solido, flessibile e confacente alle attuali dinamiche dello shipping. Il caso appunto del terminal Mito del Gruppo Grendi, che finora aveva dovuto sottostare ai paletti dell'Adsp sul rilascio di titoli inerenti porzioni dell'ex Cict: durate al massimo quadriennali e condizioni di revoca molto sbilanciate proprio in vista dell'arrivo auspicato ma mai avvenuto del nuovo maxioperatore. Condizioni che avevano appunto inficiato anche una domanda d'espansione presentata da Grendi a inizio 2023. Proprio "prendendo spunto" da essa, ora Adsp ha deciso di cambiare indirizzo, "al fine di stimolare la concorrenza e ammettere l'esame di future domande concessorie che prevedano più consistenti piani di investimento, crescita dei volumi di traffico e dei livelli occupazionali". E "di consentire la valutazione di istanze di concessione anche ultra-quadriennali e la revisione dei meccanismi revocatori che possono rivelarsi eccessivamente penalizzanti per i concessionari". Con l'occasione l'ente ha comunicato di aver anche definito Piano dell'Organico dei Porti del Sistema 2025 - 2027: "Dalle 34 compilazioni del questionario somministrato a tutte le 36 imprese in possesso dell'autorizzazione rilasciata dall'Ente per gli otto porti della circoscrizione, il POPS fotografa un comparto ben strutturato, composto da 938 unità lavorative più della metà di età compresa tra 41 e i 60 anni, l'84 per cento delle quali con inquadramento contrattuale a tempo indeterminato. Sull'aspetto economico e finanziario, nel documento emerge una tendenza di sostanziale tenuta del settore imprenditoriale portuale, con un incremento dei volumi di fatturato, sull'ultimo triennio, che interessa il 41 per cento delle imprese operanti. Positivo anche l'indice degli investimenti (acquisto di nuovi impianti, beni immobili, manutenzioni straordinarie e formazione), con un 38 per cento di imprese che, negli ultimi tre anni, ha effettuato spese superiori al milione di euro. Per il prossimo triennio, il Piano dell'organico dei porti rileva una prospettiva di sostanziale ottimismo, con un terzo delle imprese che mira ad una crescita superiore di almeno al 3 per cento sul fatturato, investimenti da 50 mila ad oltre un milione di euro e, per 13 imprese su 36, il possibile ricorso a nuove assunzioni per figure da impiegare nelle numerose e complesse specialità lavorative del comparto". A.M.

Investimenti e occupazione in crescita negli scali sardi

Il Comitato di Gestione dell'AdSP del Mare di Sardegna ha approvato il Piano dell'organico dei porti per il triennio 2025-2027

Nei prossimi 3 anni i terminalisti e le imprese portuali attive negli scali sardi prevedono di investire per potenziare le attività e di mantenere stabile, e in taluni casi aumentare, il numero di addetti. È quanto emerge dal POPS 2025 - 2027, Piano dell'organico dei porti per i lavoratori delle imprese ex art. 16, 17 e 18, documento strategico di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi negli scali portuali, approvato dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Dalle 34 compilazioni del questionario somministrato a tutte le 36 imprese in possesso dell'autorizzazione rilasciata dall'ente per gli otto porti della circoscrizione, il POPS fotografa un comparto composto da 938 unità lavorative, più della metà di età compresa tra i 41 e i 60 anni, l'84% delle quali con inquadramento contrattuale a tempo indeterminato. Sull'aspetto economico e finanziario, nel documento emerge una tendenza di sostanziale tenuta del settore imprenditoriale portuale, con un incremento dei volumi di fatturato, sull'ultimo triennio, che interessa il 41 per cento delle imprese operanti. Positivo anche l'indice degli investimenti (acquisto di nuovi impianti, beni immobili, manutenzioni straordinarie e formazione), con un 38 per cento di imprese che, negli ultimi tre anni, ha effettuato spese superiori al milione di euro. Per il prossimo triennio, il Piano dell'organico dei porti – sottolinea l'authority – rileva una prospettiva di sostanziale ottimismo, con un terzo delle imprese che mira ad una crescita superiore di almeno al 3% sul fatturato, investimenti da 50 mila ad oltre un milione di euro e, per 13 imprese su 36, il possibile ricorso a nuove assunzioni per figure da impiegare nelle numerose e complesse specialità lavorative del comparto. Sempre in tema di lavoro portuale, il Comitato di Gestione ha approvato anche lo schema di decreto per la fissazione del numero massimo di imprese autorizzabili allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici portuali, che per il prossimo anno rimarrà invariato rispetto al 2024. Il comitato ha inoltre valutato di dover riconsiderare i criteri concessori adottati con la delibera n. 10 del 25 febbraio 2021, prendendo spunto da una manifestazione preliminare di interesse, presentata dalla società Mediterranean Intermodal Terminal Operator S.p.A. ("Mito S.p.A.") del Gruppo Grendi, per una concessione demaniale su una porzione della banchina contenitori del Porto Canale di Cagliari. In particolare, al fine di stimolare la concorrenza e ammettere l'esame di future domande concessorie che prevedano più consistenti piani di investimento, crescita dei volumi di traffico e dei livelli occupazionali, si è ritenuto di consentire la valutazione di istanze di concessione anche ultra-quadriennali e la revisione dei meccanismi revocatori che possono rivelarsi eccessivamente penalizzanti per i concessionari. "Quanto emerge dal Piano dell'Organico dei Porti è la fotografia di un sistema sano, capace di sostenere l'imprenditorialità portuale anche in un momento di particolare crisi e di stimolare nuove iniziative ed investimenti per lo sviluppo futuro del comparto" ha commentato Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. "Una prospettiva per la quale il nostro ente ha già messo e continuerà a mettere in atto tutte le strategie necessarie per la salvaguardia dei livelli occupazionali, la formazione del personale delle imprese, così come previsto dal Piano Operativo di Intervento, la tutela della sicurezza nei luoghi di lavoro, e, non da ultimo, l'attività di sollecitazione del mercato e la valutazione di tutte le proposte che mirano a favorire la crescita del cluster portuale e dell'economia dell'isola".