

# Olbia, una folla mai vista Il Comune elogia la Regione «Ottima promozione»

Balata: «Bene presentare l'isola come meta invernale»

Dario Budroni Olbia La distesa infinita di teste, cappotti e mani al cielo spazza via ogni dubbio: quello di tre giorni fa è stato uno dei concerti di Capodanno più grossi di sempre. Potrebbe essere paragonato soltanto a quello del 2010, quando a salire sul palco del Molo Brin fu Laura Pausini. Stavolta sono stati invece i Pinguini Tattici Nucleari, e poi i Boombabash, a lanciare Olbia sul gradino più alto del podio delle presenze. Si parla di 50mila persone in tutto il centro, anche se l'assessore comunale al Turismo e ai Grandi eventi Marco Balata preferisce tenersi lontano dai calcoli matematici del post evento. «Sono sempre stato contrario ai numeri - dice -, ma posso sicuramente dire che, da quando ho l'onore di fare l'assessore, e cioè dal 2016, non avevo mai visto una partecipazione così importante. Se devo essere sincero, mi aspettavo un grande successo ma non fino a questo punto». Dalla parte di Olbia, sicuramente, un nome di richiamo (quello dei Pinguini) e anche il fatto di non dover condividere la festa con altre città vicine.

L'unico evento, nel resto della Gallura, è stato quello dei Nomadi a La Maddalena. «Abbiamo assistito anche a un grosso spostamento di persone - prosegue l'assessore della giunta guidata da Settimo Nizzi -. Tantissima gente è venuta a Olbia proprio perché richiamata dai Pinguini. La scelta è stata azzeccata. Ma anche con i Boombabash è andata benissimo, perché la gente è rimasta anche per loro e senza ricambio generazionale. La piazza è stata di tutti: giovani e famiglie. Ma voglio dire anche un'altra cosa: è giusto che si parli soprattutto degli artisti, ma ricordiamoci che tanta gente invade il centro città per assistere anche ai fuochi d'artificio sul mare. Uno spettacolo sempre più bello per il quale le persone affollano anche le zone non a ridosso dell'area concerti». Per Balata, quest'anno, è stato fondamentale il ruolo svolto dalla Regione, con l'assessorato al Turismo che ha promosso il Capodanno in Sardegna anche nelle tv nazionali. «Presentare l'isola come meta invernale è lungimirante e sono sicuro che già dal prossimo anno vedremo i primi risultati dal punto di vista del turismo - dice -. Per quanto riguarda la nostra città, Olbia si è fatta trovare pronta e come sempre all'altezza. Anche gli stessi artisti e il conduttore della serata ci hanno fatto i complimenti per come hanno trovato la città il giorno dopo. E cioè pulita e ordinata. Per questo voglio ringraziare tutti coloro che hanno permesso l'organizzazione di un evento di altissimo livello». Quello di tre giorni fa, con tutta probabilità, è stato però l'ultimo Capodanno al Molo Brin, da oltre 20 anni l'area eventi per eccellenza. A breve, infatti, qui cominceranno i lavori per la marina dei mega yacht. Il Comune, a seconda del futuro volto del Molo Brin, dovrà dunque mettersi alla ricerca di nuove aree. C'è l'idea del molo dell'Isola Bianca - dove la competenza è della Port Authority - che nel 2019 ospitò il Jova Beach Party. In ogni caso, il Capodanno resterà nel centro della città.

**LA NUOVA SARDEGNA** Primo Piano  
Venerdì 3 gennaio 2025

## Olbia, una folla mai vista Il Comune elogia la Regione «Ottima promozione»

Balata: «Bene presentare l'isola come meta invernale»

**Il Diritto**  
Olbia, città turistica, è stata un luogo di feste di capodanno mai vista. La notte di capodanno è stata una festa di capodanno mai vista. La notte di capodanno è stata una festa di capodanno mai vista. La notte di capodanno è stata una festa di capodanno mai vista.

**Il Comune di Olbia**  
Il Comune di Olbia ha elogiato la Regione per l'ottima promozione del Capodanno. Il Comune di Olbia ha elogiato la Regione per l'ottima promozione del Capodanno.

**Nel 2020 il capodanno**  
Nel 2020 il capodanno è stato una festa di capodanno mai vista. Nel 2020 il capodanno è stato una festa di capodanno mai vista.

**Porto Cervo vince la scommessa natalizia**  
Grande partecipazione agli eventi del Consorzio su tutti il lido di Malka Ayane.



# Vandali in città. Olbia, il mare di via Redipuglia è il cimitero dei monopattini

In un breve tratto se ne contano otto. Ci sono anche biciclette e carrelli

Olbia. Il cimitero dei monopattini si trova pochi centimetri sotto il pelo del mare. Lanciati come ferri vecchi direttamente dalla lunga passerella di via Redipuglia. È il nuovo sport di chi si aggira per la città in cerca di qualcosa da distruggere. Una volta, da queste parti, si potevano trovare pontili malandati e chiatini semiaffondati. Ma i tempi cambiano e così i bassi fondali del nuovo lungomare, adesso, si ritrovano disseminati di monopattini elettrici. Soltanto dalla rotatoria di via Roma al monumento ai caduti se ne possono contare otto. Nei giorni scorsi, complici il cielo limpido e un vento del tutto inesistente, il mare di via Redipuglia si è insomma presentato come una lunga discarica di monopattini pieni di alghe e spugne marine. Una situazione che, con tutta probabilità, riguarda anche il resto della linea di costa più interna, magari fino al Molo Brin, dove l'acqua è ben più alta e torbida e la visibilità è praticamente ridotta allo zero. Vandalismo seriale comune un po' a tutte le città che si affacciano su mari, laghi e fiumi. A Milano, per esempio, i monopattini finiscono nei navigli, mentre a Bari in fondo al mare. Il record negativo dovrebbe appartenere alla città di Lione, dove, alcuni anni fa, sono stati ripescati più di 100 monopattini dai fondali del fiume Rodano. Vandalismo. In un breve tratto di lungomare se ne contano dunque otto. Ma potrebbero essere molti di più i veicoli elettrici su due ruote gettati nelle acque della città. Di sicuro un bel danno per le società di sharing che, in particolare dal periodo del Covid, hanno deciso di investire a Olbia attraverso la formula della condivisione dei monopattini. Da capire, poi, se le batterie dei piccoli veicoli elettrici possano causare problemi anche di carattere ambientale. In ogni caso, considerato il numero, è un tipo di vandalismo particolarmente diffuso. Nello stesso tratto di mare, e cioè dalla rotatoria al monumento ai caduti, si possono trovare anche un carrello della spesa e una bicicletta. Le nuove regole. Vandalismo a parte, i monopattini elettrici sono da poco finiti anche sotto la lente d'ingrandimento della legge. Il nuovo codice della strada, entrato in vigore a metà dicembre, prevede infatti regole ben più rigide. Si va dal targhino su ogni mezzo fino all'assicurazione. Regole però ancora difficili da far rispettare perché, al momento, mancano i decreti attuativi. A spiegarlo è Giovanni Mannoni, il comandante della polizia locale di Olbia. «Alcune sanzioni sono possibili a prescindere dai decreti – spiega –. Per esempio in caso di assenza del casco oppure se, a bordo di un monopattino, troviamo due persone. Ma anche se si procede contromano. Interventiamo anche quando i monopattini vengono abbandonati sui marciapiedi ostacolando il passaggio. Per il resto, siamo ancora in attesa dei decreti attuativi per capire come muoverci. Attraverso il decreto, per esempio, verrà chiarita la tipologia di targhino che dovrà essere applicato su ogni monopattino. Stesso discorso per l'assicurazione: bisogna capire se riguarderà ogni veicolo oppure la singola persona».

**LA NUOVA Sardegna** 04/01/25

## Olbia

### Vandali in città. Olbia, il mare di via Redipuglia è il cimitero dei monopattini

In un breve tratto se ne contano 8. Ci sono anche bici e carrelli

**Il lungomare di via Redipuglia è il cimitero dei monopattini**

In un breve tratto se ne contano 8. Ci sono anche bici e carrelli

**Adio al presidente della marina popolare**  
**Sacra Famiglia** Mario Sani, poliziotto in pensione, era attivo anche in parrocchia

**CINEMA**  
**FARMACIE**

## Terminal crociere incompiuta in eredità. La beffa senza fine

*Assalto dei vandali, silenzio e futuro incerto*

Porto Torres Il nuovo anno ha portato in eredità l'incompiuta portuale più datata e tutte le assicurazioni di intervento dei diversi esponenti del governo nazionale. La riqualificazione del terminal crociere del porto commerciale è infatti rimasta solo sulla carta. E non sono bastati fiumi d'inchiostro, interrogazioni parlamentari e visite di ministri della Repubblica per terminare un'opera che ora anche i cittadini vogliono rinnegare. Il terminal continua ad essere terra di nessuno, anche dei vandali che hanno spaccato anche la recinzione in legno fatta posizionare dall'Autorità di sistema portuale, 45mila euro di investimento, per mettere in sicurezza il cantiere. Alcuni cittadini hanno segnalato anche un principio di incendio all'ingresso della struttura portuale, di recente, area che diventa bivacco per chi vuole spaccare quel che resta di un patrimonio pubblico indisponibile da sempre. Finanziamento Quello annunciato un anno fa dal deputato Salvatore Deidda, presidente della commissione Trasporti della Camera, con una proposta di 600mila euro nel sistema di monitoraggio delle opere marittime che avrebbe consentito di provvedere ad un nuovo affidamento per completare i lavori dell'edificio da adibire a servizi dei vettori industriali da destinare provvisoriamente a terminale portuale. I lavori di trasformazione dell'ex tensostruttura "Lunardi" erano stati avviati nel 2010 ma non erano mai stati ultimati. Il deputato di Fratelli d'Italia aveva assicurato che sarebbe rimasto "vigile affinché il cronoprogramma, che prevede la fase di progettazione nei primi mesi dell'anno corrente (2024) e successivamente la gara per l'affidamento dei lavori, venga rispettato". Interrogazione Quella parlamentare presentata dal deputato Silvio Lai, per verificare se e quali fossero gli eventuali nuovi ostacoli esistenti al completamento del terminal. «In questi ultimi anni il ministro competente per i Lavori pubblici è il segretario della Lega Matteo Salvini - aveva detto il parlamentare Dem- che ad ogni elezione promette l'avvio dei lavori entro sei mesi, che poi passano ogni volta senza che niente accada. Voglio avere risposte ufficiali anziché promesse elettorali sotto forma di gentili concessioni, anziché di diritti dei cittadini sardi che pagano le tasse come gli altri». Da allora niente è purtroppo cambiato nell'area esterna e anche all'interno del terminal crociere: rifiuti accatastati nel muretto che da sulla recinzione e un senso di abbandono della struttura che si avverte da anni. Provveditorato I responsabili del Provveditorato per le opere pubbliche per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna avrebbero effettuato dei sopralluoghi nei mesi scorsi, per il resto rimane il silenzio sulla ripresa dei lavori che coinvolge tutti i livelli della politica. Lo scalo marittimo di Porto Torres, nel 2025, ha bisogno solo di certezze sulle opere pubbliche progettate e finanziate già da tanto, e di tempi rapidi.



## Trasporto merci su gomma-mare incentivi anche per l'Isola Bianca

*Lo scalo cittadino tra le rotte che potranno beneficiare del Sea modal shift*

Giandomenico Mele Olbia La città e il porto Isola Bianca saranno ricompresi tra gli scali sardi che beneficiano dell'incentivo Sea modal shift, che sostiene il trasporto combinato strada-mare. Un decreto del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti firmato dal direttore generale Donato Liguori (responsabile per le politiche integrate di mobilità sostenibile, la logistica e l'intermodalità) e prossimo alla pubblicazione, riporta un maggior numero di rotte considerate ammissibili per richiedere l'incentivo all'intermodalità marittima. Si tratta delle linee Olbia - Carrara, Olbia - Civitavecchia, Olbia - Genova, Olbia - Livorno, ma anche quelle Porto Torres - Barcellona, Porto Torres - Genova e Arbatax - Civitavecchia. Finora, invece, gli unici collegamenti marittimi da e per la Sardegna che potevano beneficiare del Sea modal shift (l'ex Marebonus) erano la linea Cagliari - Sagunto, la Cagliari - Valencia e la Cagliari - Olbia, perché, secondo le regole dettate dal ministero, sarebbero state le uniche che effettivamente rappresentavano un'alternativa al trasporto "tutto strada". Gli incentivi Sostenerne con misure d'incentivo alcune rotte per il trasporto di camion e carichi rotabili da e per la Sardegna e altre no, avrebbe tuttavia comportato un rischio di distorsione del mercato che, con questo ampliamento del network di autostrade del mare "includere" negli incentivi al trasporto intermodale, è stato sanato. Incentivi che potrebbero, almeno in parte, compensare l'aumento di costi, quantificati in 100 milioni di euro, a carico degli autotrasportatori, a cui l'Europa farebbe pagare l'eccesso di produzione di Co2: provvedimento destinato in verità alle compagnie di navigazione, che però scaricherebbero tutti i costi sui passeggeri. Con un aggravio stimato per la sola Sardegna, appunto, in oltre 100 milioni di euro per il 2025, come denunciato dal deputato Silvio Lai (Pd) con la sua interrogazione al ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, il quale ha così provato ad accendere nuovamente i riflettori su un tema che da qualche mese fa discutere operatori e utenti. Un appello raccolto dal neo presidente di Confindustria Centro Nord Sardegna, Achille Carlini, che ha confermato i forti timori dell'intero comparto produttivo a proposito dell'aggravio da 100 milioni legato agli oneri che le compagnie di navigazione devono pagare per l'eccesso di emissioni di Co2, effetto della direttiva comunitaria Eu Ets, che gli armatori intenderebbero scaricare interamente sugli utenti. L'allargamento dell'incentivo non può ovviamente calmierare i costi, né depotenziare il fronte di battaglia su quel tema, ma consente comunque di sanare una discriminazione soprattutto sulle rotte da Olbia e Porto Torres, storicamente molto trafficate per gli autotrasportatori sardi. La vecchia disciplina Con il Decreto direttoriale numero 1 del 12 gennaio 2024, infatti, erano state individuate ulteriori rotte da considerarsi aggiuntive rispetto a quelle già indicate prima del Natale 2023, cioè quelle da Cagliari, comprese quelle per Malta, collegate a una piattaforma informatica per accedere subito a un importo di 42 milioni di euro per incentivare direttamente gli autotrasportatori verso la scelta della modalità marittima di trasporto merci. La misura aveva una dotazione totale di circa 83 milioni per le attività svolte dal 2023 al 2026, di cui circa 42 milioni che dovevano essere impegnati subito per l'annualità 2023-2024. Gomma-mare Il Sea modal shift definito con un regolamento - pubblicato in Gazzetta ufficiale a fine novembre 2023 - è un meccanismo di incentivazione dello shift modale gomma-mare, destinato in particolare alle imprese di autotrasporto «che imbarchino su navi ro-ro e ro-pax veicoli o casse-mobili, accompagnati o meno dai relativi autisti», con dotazione complessiva fino al 2026 di 125 milioni di euro. Prevede un contributo massimo «in 30 centesimi di euro per veicolo per chilometro di percorso stradale evitato», stabilendo che «l'importo totale del contributo erogato al beneficiario non può superare il 30 per cento dei costi sostenuti per i servizi marittimi». I beneficiari I soggetti beneficiari sono singole imprese di autotrasporto conto terzi, costituite anche in forma di raggruppamenti, temporanei o permanenti, che imbarchino su navi ro-ro e ro-pax veicoli o casse mobili, accompagnati o meno dai relativi autisti. L'incentivo prevede un contributo massimo erogabile pari a 30 centesimi di euro per ciascun veicolo imbarcato, moltiplicati per i chilometri via strada evitati sulla rete stradale nazionale.



## Niente traghetti, l'ombra della crisi sul porto di Santa Teresa Gallura

Sospesi da ottobre i collegamenti con Bonifacio Interrotto il flusso storico di traffici e commerci

La Corsica, isola cugina, oggi è irraggiungibile ed è un grave danno per l'economia del paese

Santa Teresa Gallura Quanto pesa la sospensione dei collegamenti marittimi con Bonifacio, in Corsica, nella vita economica e sociale di Santa Teresa Gallura? Molto, è evidente. Tanto da trasformare nei mesi invernali un porto-fiordo gioiello come il Longonsardo in uno scalo fantasma dove l'attività commerciale è ridotta a zero e quella turistica è limitata ai soli mesi estivi e a quelli di spalla. La crisi però non riguarda solo il porto, piuttosto coinvolge i commerci tradizionalmente fiorenti tra le due isole. E poi i servizi, che sono sempre stati assicurati dalla facilità dei collegamenti quotidiani, maltempo permettendo, attraverso le Bocche. Adesso lo scenario è cambiato. Dallo scorso ottobre i collegamenti marittimi tra Santa Teresa e Bonifacio sono interrotti. Non ci sono più navi disponibili a coprire una tratta che pure dovrebbe essere garantita da una convenzione regionale di continuità territoriale con oneri di servizio pubblico.

Convenzione stipulata con la compagnia Moby che però da ottobre ha il traghetto Giraglia - l'unico adatto a manovrare in porti fiordo come Santa Teresa e Bonifacio - inutilizzabile per una grave avaria al motore. Non ci sono altre navi con simili caratteristiche disponibili, l'unica sarebbe la Ichnusa, dell'omonima compagnia di navigazione genovese, ma è in cantiere per le manutenzioni di fine stagione che termineranno non prima di metà marzo. Per garantire il servizio, l'unica possibilità è stata l'individuazione di rotte alternative dove poter impiegare le navi più grandi della flotta Moby. Rotte come la Porto Vecchio-Golfo Aranci, appunto, e navi come la Moby Zaza che era ferma e dimenticata in porto a Livorno e che è stata rimessa in navigazione in tutta fretta pur mostrando evidenti problemi di affidabilità. Non per caso la nave effettua pochissime corse e resta spesso in porto lasciando scoperto il collegamento. Uno scenario disastroso, insomma, che doveva essere temporaneo ma che invece si sta prolungando nel tempo causando enormi disagi a chi vive e lavora tra la Sardegna e la Corsica. Si tratta di centinaia di persone - lavoratori pendolari, autotrasportatori, commercianti ambulanti - che ogni giorno devono imbarcarsi per lavorare e che adesso non lo possono più fare. Non possono programmare nulla perché non è mai certo che la nave partirà e, soprattutto, c'è sempre il rischio di restare bloccati in Corsica per diversi giorni, come è già successo a molti sardi tra ottobre e novembre. I più penalizzati sono gli autotrasportatori - decine di aziende o padroncini autonomi - che da ottobre a oggi hanno visto diminuire pericolosamente i loro traffici con la Corsica. «Ormai facciamo solo consegne a lungo termine - dicono - ma di giorno in giorno perdiamo i nostri clienti». Insomma, quello che un tempo era un mercato commerciale florido e consolidato nel tempo, oggi sta svanendo nel nulla, impoverito, marginalizzato al punto che nessuno - la Regione, le amministrazioni locali, le associazioni di categoria - nessuno più interviene per sensibilizzare e contribuire a risolvere il problema. Proprio il porto di Santa Teresa Gallura oggi è la più nitida fotografia di questo malessere con la sua banchina vuota dove non imbarca o sbarca più nessuno da mesi. Una morte lenta, consumata nell'indifferenza generale.



## Presidenza dell'Autorità portuale c'è anche l'ipotesi Solinas

Per l'ex presidente della Regione un risarcimento per la mancata ricandidatura. Il mandato di Massimo Deiana scadrà a luglio, la nomina avverrà senza concorso

Giandomenico Mele Olbia Parte ufficialmente la selezione per il nuovo presidente dell'Autorità portuale del Mare di Sardegna. Massimo Deiana, docente universitario, ex assessore regionale ai Trasporti, concluderà a luglio il suo secondo mandato. Dunque, non è candidabile. Sul sito del dicastero di Porta Pia, infatti, in vista della necessità di procedere nei prossimi mesi al rinnovo degli organi di vertice degli enti con sede a Livorno, Napoli, Cagliari, Gioia Tauro e Venezia, è stato pubblicato un nuovo bando per la manifestazione di interesse da parte di chi ritenga di avere i requisiti richiesti. Il curriculum andrà inviato al Ministero dei Trasporti e della Mobilità sostenibile entro la fine di gennaio e vi andrà allegata "una sintetica relazione motivazionale dalla quale si evincono gli elementi distintivi del profilo del candidato, ivi comprese le competenze trasversali, relazionali, organizzative e manageriali, nonché le aspirazioni e gli interessi professionali connessi all'incarico da svolgere e gli obiettivi che si intenderebbe perseguire". Nel bando si sottolinea la natura

"non concorsuale" della procedura: non ci saranno, cioè, prove selettive, graduatorie e pubblicazioni dell'elenco degli aspiranti. Dunque, una nomina puramente politica. Spetterà poi al ministro Salvini, sentita la Regione, stabilire quale sia nella rosa di nomi che saranno presentati, quello con i requisiti più adatti a ricoprire il ruolo. Nei mesi che avevano preceduto le elezioni regionali di febbraio, con l'ex presidente della Regione, Christian Solinas, che aveva dovuto abbandonare le velleità di ricandidatura a favore del nome di Fratelli d'Italia, l'ex sindaco di Cagliari, Paolo Truzzu, si era parlato di un possibile "risarcimento" che proprio la Lega di Salvini avrebbe promesso a Solinas, con la sua possibile corsa alla presidenza dell'Autorità portuale sarda. Poi i rapporti tra l'ex governatore e il ministro dei Trasporti si erano un po' raffreddati e bisogna capire ora quale sia il gradimento da parte del leader leghista. Solinas può vantare un solido curriculum politico, dove oltre che il ruolo di presidente della Regione può indicare anche quello di assessore regionale ai Trasporti, incarico ricoperto nella giunta Cappellacci nelle file del Partito Sardo d'Azione. In ogni caso Deiana resterà in sella fino a luglio e, comunque, l'avviso di selezione da parte del ministero non prevede una tempistica precisa per la nomina. Secondo quanto recentemente dichiarato dal viceministro Edoardo Rixi, i primi nove nuovi presidenti, per la cui ricerca il Mit pubblicò nei mesi scorsi un analogo bando, dovrebbero essere individuati fra gennaio e febbraio. Massimo Deiana era stato confermato alla presidenza dell'Autorità di sistema portuale della Sardegna per il secondo mandato nel luglio del 2021. La nomina era stata approvata dalla Commissione Trasporti della Camera. In questi mesi Deiana manterrà la piena operatività su progetti fondamentali per il futuro del porto Isola Bianca di Olbia: dal cantiere per il porto turistico per maxi-yacht al Molo Brin, alla programmazione per la nuova portualità turistica sull'area che va dal Molo Bosazza a Poltu Ezzu, oltre la gestione dei lavori per il cold ironing, con l'elettrificazione delle banchine. Il Comitato di Gestione dell'AdSP del Mare di Sardegna ha approvato l'aggiornamento al programma triennale delle opere pubbliche 2024 - 2026. Per l'anno scorso c'è stata una rimodulazione delle risorse, con un incremento di circa 60 milioni di euro per un totale di somme a disposizione di 145 milioni. Nel biennio prossimo, lo stanziamento complessivo per i porti di sistema salirà a oltre 577 milioni di euro. Fra le opere che saranno realizzate negli scali di Olbia, ci saranno anche l'escavo con i dragaggi dei fondali, con l'importo dei lavori lievitato a oltre 94 milioni di euro.



La Nuova Sardegna 10 01 25

## La Moby Zaza ancora ferma a Olbia la Corsica è ogni giorno più lontana

*Santa Teresa Pendolari e autotrasportatori al "Giro del Tirreno" via Livorno*

Santa Teresa Gallura La motonave Moby Zaza è ancora ferma in banchina all'Isola Bianca e - previsioni meteo alla mano - di partire per la Corsica non se ne parla prima di martedì mattina. Forse, perché nella convenzione regionale che garantisce il servizio di trasporto marittimo tutto sembra aleatorio e ciascuno fa quello che vuole. Pagano per tutti i lavoratori pendolari e gli autotrasportatori che ormai hanno difficoltà a raggiungere la Corsica anche facendo il giro del Tirreno, via Livorno per Bastia. Se e quando salperà, la Moby Zaza coprirà la rotta Golfo Aranci-Porto Vecchio, mentre sulla storica linea Santa Teresa-Bonifacio sembrano ormai calati il sipario e il silenzio. Nel senso che non se ne parla più. Silenzio dalla Regione e silenzio dal Comune di Santa Teresa. L'ultimo segno di vita è l'incontro dello scorso dicembre (i primi giorni del mese) quando in un confronto con l'assessora regionale ai Trasporti Barbara Manca la sindaca Nadia Matta aveva espresso i propri timori per a sorte dello storico collegamento con Bonifacio, sospeso lo scorso ottobre dalla Moby quando il traghetto Giraglia si è fermato per l'ennesima avaria al motore che ha reso necessaria una lunga fermata in cantiere. In quell'occasione l'assessora regionale aveva tranquillizzato tutti (era presente anche il sindaco di Bonifacio): il collegamento non sarà soppresso. Le cose invece sono andate diversamente. Ancora oggi non si sa se e quando il traghetto Giraglia o qualunque altra nave simile sarà di nuovo operativo a Santa Teresa. Forse la Ichnusa a marzo, ma è solo un'ipotesi. Nel frattempo gli storici traffici e commerci tra le due isole sono ridotti ormai al lumicino con un danno economico e sociale enorme, soprattutto per Santa Teresa e il suo porto. (m.b.)



«Santa Teresa resta un punto fermo ma serve una deroga per la Liburna»

Collegamenti marittimi tra Sardegna e Corsica L'assessora regionale fa il punto della situazione. Sono fermi i traghetti Giraglia e Ichnusa lines ma quella con Bonifacio è sempre la linea ideale

Olbia In banchina l'aria è pesante. Dopo una settimana di stop all'Isola Bianca, la Moby Zaza oggi, passata l'ondata di maltempo, dovrebbe riprendere a navigare da Golfo Aranci verso Porto Vecchio, ma l'affidabilità del collegamento marittimo tra la Sardegna e Corsica resta ancora un rebus. Così come resta incerta la ripresa, se e quando, della storica linea tra Santa Teresa Gallura e Bonifacio operata dalla Moby in regime di continuità territoriale sulla base di una convenzione regionale. Di fronte a una situazione di disagio che penalizza i lavoratori pendolari e gli autotrasportatori, l'assessora regionale ai Trasporti, Barbara Manca, fa il punto della situazione. «Il collegamento Santa Teresa-Bonifacio è fondamentale per la mobilità tra la Sardegna e la Corsica - dice -. Per la sua brevità, appena nove miglia nautiche, garantisce tempi di viaggio e frequenze che non hanno eguali.

Tuttavia, il servizio sta affrontando sfide significative e voglio spiegare nel dettaglio i problemi e cosa stiamo facendo per affrontarli». «Per quanto riguarda le difficoltà attuali - aggiunge l'assessora - una delle principali criticità riguarda la disponibilità di navi idonee a operare su questa tratta internazionale. La normativa richiede infatti traghetti classificati come Ro-pax Solas, specificamente progettati per collegamenti internazionali. Tuttavia le navi di grandi dimensioni, come quelle che operano su tratte più lunghe, come ad esempio Golfo Aranci-Porto Vecchio, non sono adatte per i porti di Santa Teresa e Bonifacio. Allo stesso modo, i traghetti più piccoli, come quelli utilizzati su tratte interne Palau-La Maddalena oppure Portovesme-Carloforte, non soddisfano i requisiti per i collegamenti internazionali. Così al momento, le uniche navi idonee per la linea Santa Teresa Gallura-Bonifacio sono la Ichnusa line della Gtm, attualmente in manutenzione straordinaria e non disponibile fino a marzo; la Giraglia della compagnia Moby, ferma per riparazioni straordinarie, con lavori che purtroppo non potranno essere completati in tempi brevi; infine la nave Liburna della Toremar, compagnia che appartiene sempre al gruppo Moby, invece compatibile per dimensioni e caratteristiche alla tratta in questione, ma ancora in attesa di completare l'iter per ottenere la classificazione internazionale». In questo scenario la Regione Sardegna si è mossa tra mille difficoltà nel mare agitato delle Bocche, censurando i continui disservizi e richiamando all'ordine la compagnia Moby, addirittura minacciando penali e persino la rescissione della convenzione, pur sapendo che non ci sono altre compagnie interessate a coprire con onere di servizio pubblico il collegamento tra la Sardegna e la Corsica. Perché bisogna anche dire la verità: Moby è l'unica compagnia in grado di svolgere quel servizio, se soltanto avesse nella sua flotta traghetti degni di navigare. «Siamo pienamente consapevoli dell'impatto che queste difficoltà hanno sui cittadini e stiamo lavorando con determinazione per trovare soluzioni concrete: - spiega ancora l'assessora ai Trasporti Barbara Manca - così abbiamo già chiesto al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti una deroga per consentire l'utilizzo sulla linea Santa Teresa-Bonifacio della nave Liburna in via straordinaria, almeno fino a quando la Ichnusa line tornerà operativa. Collaboriamo con il comando generale delle Capitanerie di Porto per affrontare gli aspetti tecnici necessari a ottenere questa deroga. Contiamo sull'impegno dell'armatore per risolvere rapidamente i problemi. Sappiamo che si tratta di una situazione complessa, ma assicuro che l'assessorato regionale non abbasserà la guardia. Stiamo facendo tutto il possibile per garantire il ripristino del servizio nel più breve tempo possibile e aggiorneremo tempestivamente i cittadini, lavoratori pendolari e autotrasportatori, su ogni sviluppo».



### Nave ferma, diffida alla Moby

Stop alle corse per una oggettiva causa di forza maggiore o inadeguatezza del traghetto? Dopo la nuova interruzione (diversi giorni di stop) del collegamento da Golfo Aranci a Porto Vecchio, un gruppo di utenti della tratta pubblica si è rivolto a uno studio legale per una verifica tecnica sulle reali cause della cancellazione delle corse. Moby ha confermato che la sospensione è dovuta alle condizioni meteomarine avverse. Ma per chi viaggia sul traghetto Moby Zaza i nuovi pesantissimi disagi devono trovare una spiegazione. L'avvocato Antonello Desini è il legale di una decina di passeggeri che hanno già inviato una diffida a Moby (indirizzata per conoscenza alla Regione). Desini spiega: «Sono stato contattato in questi giorni da altri utenti che usufruiscono per ragioni di lavoro del servizio di navigazione tra Golfo Aranci e Porto Vecchio. Si stanno verificando disservizi, come già succedeva nella tratta Santa Teresa Gallura – Bonifacio. È necessario verificare se le condizioni meteo avverse, che oggettivamente esistono, siano di tale portata da impedire la navigazione. È una valutazione tecnica e spetta alla compagnia, lo capiamo. Ma va anche ricordato che ci sono gli interessi e i diritti degli utenti. Stiamo verificando se, a parità di condizioni, altre navi con le stesse caratteristiche della Moby Zaza viaggino regolarmente. Non è possibile andare avanti con questa situazione». Inadempimento? Desini è lo stesso legale che rappresenta numerosi passeggeri rimasti a terra, bloccati per giorni, a novembre e dicembre, anche per i disservizi della Moby Giraglia sulla tratta Santa Teresa – Bonifacio. Il legale ha inviato una diffida a Moby segnalando un presunto inadempimento del contratto di trasporto. Dice Desini: «Qui non si parla di rimborso del biglietto per un ordinario disservizio, che può succedere. Il tema è completamente diverso. Non esiste un piano B in caso di problemi che si presentano sistematicamente. Se una compagnia ha assunto l'impegno di garantire un collegamento deve attrezzarsi per farlo. Qui non si parla di un episodio, ma di mesi di disservizi. Con dispiacere prendiamo atto del silenzio di Moby e della Regione, dopo le nostre comunicazioni formali». Andrea Busia



## Portualità. L'olbiese Sinergest fa affari a Livorno: l'utile sfiora i 600mila euro

*La società (gruppo Moby) cura il terminal crociere. Il Comune di Olbia è socio al 19,9%*

Olbia. La riscossa della Sinergest passa per il porto di Livorno, in attesa di vedere l'evoluzione dei grandi investimenti previsti in Toscana e un possibile rientro all'Isola Bianca di Olbia, dove manca da diversi anni. La società partecipata dal Comune di Olbia al 19,9% del capitale sociale, il cui socio di maggioranza è la famiglia Onorato attraverso Moby spa, con il 51% e Toremar, con il 29,9%, può già festeggiare i conti in ordine dopo un periodo di crisi, coinciso con il cambio del management e l'addio all'Isola Bianca. L'ultimo bilancio dichiarato, con il sito aggiornato al 24 settembre dell'anno scorso, vede un patrimonio netto al 31 dicembre 2023 di 992 mila euro, in crescita rispetto ai 407 mila euro del 2022, ma soprattutto un utile di esercizio a 584 mila euro, rispetto alla perdita di 196 mila euro dell'anno precedente. I risultati operativi lascerebbero intravedere la bontà della scelta del Comune di Olbia di valorizzare la propria quota in Sinergest, dopo un aumento di capitale e l'acquisizione della quota maggioritaria da parte di Onorato. Il sindaco di Olbia, Settimo Nizzi, grande sponsor all'epoca dell'operazione, ricopre per statuto il ruolo di presidente del consiglio di amministrazione. Ma anche gli investimenti sembrano sorridere, dal momento che la Porto di Livorno 2000, società che nello scalo toscano gestisce i servizi di assistenza ai passeggeri e coordina il porto passeggeri, ha di recente inaugurato il nuovo City cruise terminal – nel cuore della città, in piazza Grande – la struttura di accoglienza per i crocieristi, una sorta di lounge per chi decide di rimanere a Livorno e attendere gli shuttle bus per rientrare sulla nave. Con il City cruise terminal, Livorno ha così rivoluzionato l'accoglienza in città per i passeggeri delle crociere offrendo una superficie di 460 metri quadri, in grado di accogliere le persone con mobilità ridotta. Sinergest, Moby, Ltm e Marininvest (Msc) si erano aggiudicate nel 2018 il 66% delle quote di Porto Livorno 2000, la società che gestisce i servizi di accoglienza ai crocieristi. Il comune di Olbia era così entrato a pieno titolo nella compagine azionaria che gestisce il terminal del porto di Livorno, con un'operazione che si sta rivelando vantaggiosa per l'amministrazione. Il presidente di Porto di Livorno 2000, Matteo Savelli, intervenuto al taglio del nastro, aveva tenuto a precisare che il settore a Livorno chiude il 2024 in crescita: «Quest'anno – ha detto Savelli – sono transitati circa 855mila crocieristi, mentre le navi sono state 359. Per le crociere possiamo tranquillamente affermare che si tratta di uno dei migliori anni per il nostro porto, soprattutto se parametrriamo il numero dei passeggeri al numero delle navi». L'asset porto di Livorno potrebbe diventare sempre più strategico per la Sinergest, anche alla luce del maxi-progetto per l'ampliamento attraverso la costruzione della Darsena Europa – investimento da circa 700 milioni di euro tra soldi pubblici (due terzi) e privati (un terzo), vicino alla partenza – che sembrerebbe aver conquistato l'interesse se di una cordata di imprenditori portuali di grande esperienza, attratti dalle potenzialità di un'infrastruttura considerata strategica per i traffici nel Mediterraneo. In prima fila Msc, che ha acquisito il 49% di Moby degli Onorato, insieme al Gruppo Fratelli Neri e Lorenzini & C. che hanno manifestato l'interesse a realizzare e gestire il futuro terminal contenitori che dovrà completare la Darsena Europa, attraverso una lettera inviata al presidente dell'Autorità portuale, Luciano Guerrieri; al presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, e al sindaco di Livorno, Luca Salvetti. L'avviso del project financing per consultare il mercato sarà pubblicato «una volta cominciate le opere marittime», formate da una diga foranea esterna di 4,6 chilometri, dighe interne per 2,3 km, dragaggio dei fondali del canale d'accesso ai bacini per portarli a una profondità di 16 metri.



## Mega e giga yacht al Molo Brin i lavori adesso possono partire

*L'Authority consegna l'area alla concessionaria Quay Royal*

Olbia Un anno e mezzo per completare la nuova marina per mega e giga yacht al Molo Brin. Il futuro porto turistico entra ufficialmente nella fase operativa, con l'avvio dei lavori e l'interdizione dell'area che partirà ufficialmente nei prossimi giorni e che dovrebbe portare all'inaugurazione prima dell'estate del 2026. L'impatto sui parcheggi, secondo le prime stime dell'Autorità portuale e del concessionario, dovrebbe essere inizialmente limitato alla perdita di circa 60 stalli di sosta, salvo una revisione dei numeri a lavori in corso. Ieri il presidente dell'Authority, Massimo Deiana, e il segretario generale, Natale Ditel, hanno formalizzato la consegna delle aree al centro di Olbia all'amministratore unico della Quay Royal srl, Gian Pietro Sirca. La società concessionaria nel settembre 2021 era stata interamente acquisita da Moys srl, di proprietà dell'imprenditore ed editore, Sergio Zuncheddu, già titolare del porto turistico Marina di Olbia. L'area resterà ancora aperta e i parcheggi disponibili, i lavori e la chiusura avverranno solo tra qualche giorno. La consegna dell'area apre la strada ai lavori per il futuro porto turistico, che giunge

a tre mesi dalla firma di quello formale di concessione demaniale marittima trentennale, che erano stati posticipati per consentire, in accordo con il Comune di Olbia e con lo stesso concessionario, lo svolgimento dei festeggiamenti di Capodanno sul waterfront cittadino. Da ieri l'ampia porzione del lato sud del porto storico di Olbia, pari ad oltre 41 mila metri quadri complessivi, tra aree a terra e specchi acquei, passa, quindi, ufficialmente nella disponibilità della società Quay Royal per l'avvio di un restyling radicale che consentirà l'approdo di navi da diporto fino a 150 metri di lunghezza e che dovrebbe vedere il taglio del nastro prima dell'inizio della stagione estiva del 2026. Un anno e mezzo, quindi, in cui il Molo Brin sarà inaccessibile per eventi e sosta dei veicoli. Saranno 17 in tutto i posti barca disponibili, con ormeggio perpendicolare alla banchina, così distribuiti: due fino a 45 metri di lunghezza, 8 fino a 65, altri 2 per 85 metri, 4 per 105. L'ultimo, che avrà ormeggio affiancato su buona parte della testata del molo, potrà ricevere mega yacht fino a 150 metri di lunghezza. L'intero banchinamento, ora delimitato da fioriere, sarà riqualificato con pavimentazione in granito, nuove bitte per l'ormeggio, nicchie per gli impianti di fornitura idrica ed elettrica alle imbarcazioni, calpestio in legno esotico, maggiormente adatto all'ambiente marino, lungo tutto il ciglio della banchina. In basso il presidente dell'Authority Massimo Deiana insieme al segretario Natale Ditel e a Gian Pietro Sirca della società Quay Royal titolare della concessione china. Una piccola porzione del molo, in passato occupata da un distributore di carburante, ospiterà un impianto per la raccolta delle acque di sentina e degli olii esausti. Il vecchio fabbricato, di 800 metri quadri, un tempo adibito ad officina meccanica e deposito doganale, che a Olbia è conosciuto come le Ex Officine Mameli, andrà ad ospitare gli uffici direzionali, i locali tecnici e di servizio per il personale della nuova marina della Quay Royal. Tutta l'area in concessione, delimitata da dissuasori e controllata da apposito servizio di guardiania, sarà resa libera all'accesso pedonale con aree di svago fronte mare. «Oggi inizia la fase operativa della rivoluzione del diportismo nautico olbiese di altissima gamma - dice Massimo Deiana, presidente dell'Autorità portuale -. Tra qualche giorno la Quay Royal potrà dare avvio alla realizzazione di una marina di livello internazionale per l'ormeggio di yacht delle classi mega e giga. Un'opera di radicale riqualificazione che darà ulteriore impulso alla già florida economia della cantieristica nautica locale e all'indotto. Ma, soprattutto, la valorizzazione di un'area, il porto storico, strettamente connessa al centro urbano, alla quale l'Autorità portuale con ben due adeguamenti tecnico funzionali al Piano regolatore ha restituito la sua naturale vocazione turistica».



Unione Sarda 16 01 25

Olbia. Ieri la consegna ufficiale delle aree alla società Quay Royal

## Maxi yacht al Brin nel 2026

*Via ai lavori per il primo porto cittadino per i giganti del mare*

Il porto per maxi yacht del molo Brin sarà pronto ad ospitare i giganti (di lusso) del mare dalla stagione turistica del 2026. Archiviati i fasti del concertone di Capodanno, ieri mattina l'Autorità portuale del mare di Sardegna ha ufficialmente consegnato le aree demaniali alla Quay royal, società che fa capo alla Marina di Olbia, che se l'era aggiudicate per realizzare il nuovo approdo turistico. L'atto conclusivo ieri mattina alla presenza del presidente Massimo Deiana, del segretario generale Natale Ditel e dell'amministratore unico di Quay Royal, Gian Pietro Sirca. Ora è tutto pronto per l'avvio dei lavori che in un anno e mezzo dovrebbero essere conclusi con la realizzazione del primo porto per maxi e giga yacht in un centro urbano della Sardegna. Un'offerta che è complementare a quella della Marina nell'ansa sud del golfo e che mira al target degli yacht fino a 150 metri di lunghezza. Il molo L'area si estende per oltre 41 mila metri quadri tra aree a terra e specchi acquei. I posti disponibili saranno 17 di lunghezza variabile. Il banchinamento sarà riqualificato con pavimentazione in granito, nuove bitte per l'ormeggio, nicchie per gli impianti di fornitura idrica ed elettrica alle imbarcazioni, calpestio in legno esotico. L'ex distributore di carburanti, ospiterà un impianto per la raccolta delle acque di sentina e degli olii esausti. Le vecchie Officine Mameli, edificio da 800 metri, ospiteranno gli uffici direzionali, i locali tecnici e di servizio per il personale. Tutta l'area in concessione, delimitata da dissuasori e controllata da servizio di guardiania, una volta ultimati i lavori sarà libera per l'accesso pedonale con apposite aree di svago fronte mare. Il mercato Pier Luigi Ticca, direttore commerciale della Marina di Olbia, è in partenza per la fiera nautica di Dusseldorf. «Il Brin ci consentirà di ampliare l'offerta sul mercato dei maxi yacht che è in continua espansione, nell'estate scorsa la richiesta è aumentata, abbiamo ospitato alla Marina grandi imbarcazioni ma nel nuovo porto si potrà arrivare fino a 150 metri. E inoltre avere il cuore della città alle spalle è sicuramente un valore aggiunto». Per il presidente dell'Asdp del Mare di Sardegna Massimo Deiana si tratta di «un'opera di radicale riqualificazione che darà ulteriore impulso alla già florida economia della cantieristica nautica locale e all'intero indotto. Ma, soprattutto, la rivalorizzazione di un'area, quella del porto storico, così strettamente connessa al centro urbano, alla quale questa Autorità di Sistema Portuale, con l'approvazione di due adeguamenti tecnico funzionali al Piano regolatore, ha restituito la sua giusta e naturale vocazione turistico ricreativa». Vocazione che riguarderà anche l'adiacente molo Bosazza anch'esso destinato alla nautica da diporto. Caterina De Roberto





## **Marina per mega yacht a Olbia, consegnate le aree per restyling**

La realizzazione della marina per mega yacht nel cuore di Olbia entra nella fase operativa: il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, Massimo Deiana, e il segretario generale Natale Ditel hanno formalizzato la consegna delle aree del Molo Brin all'amministratore unico di Quay Royal, Gian Pietro Sirca. Da questa mattina, l'ampia porzione del lato sud del porto storico di Olbia, pari ad oltre 41 mila metri quadri complessivi tra aree a terra e specchi acquei, passa ufficialmente nella disponibilità della società per l'avvio di un restyling radicale che consentirà l'approdo di navi da diporto fino a 150 metri di lunghezza. Saranno 17 in tutto i posti barca disponibili, con ormeggio perpendicolare alla banchina, così distribuiti: 2 fino a 45 metri di lunghezza, 8 fino a 65, 2 per 85 metri, 4 per 105. L'ultimo, che avrà ormeggio affiancato su buona parte della testata del molo, potrà ricevere mega yacht fino a 150 metri di lunghezza. Prevista la pavimentazione in granito, nuove bitte per l'ormeggio, nicchie per gli impianti di fornitura idrica ed elettrica alle imbarcazioni. Il vecchio fabbricato, di 800 metri quadri, un tempo adibito a officina meccanica e deposito doganale, ospiterà gli uffici direzionali, i locali tecnici e di servizio per il personale. "Oggi inizia ufficialmente la fase operativa della rivoluzione del diportismo nautico olbiese di altissima gamma - sottolinea Deiana - Tra qualche giorno, la società Quay Royal potrà dare avvio al cantiere per la realizzazione di una marina di livello internazionale per l'ormeggio di yacht delle classi mega e giga". "Un'opera di radicale riqualificazione che darà ulteriore impulso alla già florida economia della cantieristica nautica locale e all'intero indotto. Ma, soprattutto - spiega il numero uno dell'Authority - la rivalorizzazione di un'area, quella del porto storico, così strettamente connessa al centro urbano, alla quale questa Autorità di sistema portuale, con l'approvazione di due adeguamenti tecnico funzionali al piano regolatore, ha restituito la sua giusta e naturale vocazione turistico ricreativa".



## **AdSP del Mare di Sardegna: Firmata la consegna delle aree del Molo Brin alla Quay Royal**

La realizzazione della marina per mega yacht nel cuore di Olbia entra ufficialmente nella fase operativa. Questa mattina, il Presidente dell'AdSP, Massimo Deiana, ed il Segretario Generale, Natale Ditel, hanno formalizzato la consegna delle aree del Molo Brin all'Amministratore unico di Quay Royal, Gian Pietro Sirca. Atto conclusivo, questo, che giunge a tre mesi dalla firma dell'atto formale di concessione demaniale marittima trentennale per consentire, in accordo con l'Amministrazione Comunale olbiese e con lo stesso concessionario, lo svolgimento dei festeggiamenti di fine anno sul waterfront cittadino. Da questa mattina, l'ampia porzione del lato sud del porto storico di Olbia, pari ad oltre 41 mila metri quadri complessivi tra aree a terra e specchi acquei, passa, quindi, ufficialmente nella disponibilità della società Quay Royal per l'avvio di un restyling radicale che consentirà l'approdo di navi da diporto fino a 150 metri di lunghezza. Saranno 17 in tutto i posti barca disponibili, con ormeggio perpendicolare alla banchina, così distribuiti: 2 fino a 45 metri di lunghezza, 8 fino a 65, 2 per 85 metri, 4 per 105. L'ultimo, che avrà ormeggio affiancato su buona parte della testata del molo, potrà ricevere mega yacht fino a 150 metri di lunghezza. L'intero banchinamento, attualmente delimitato da fioriere, sarà riqualificato con pavimentazione in granito, nuove bitte per l'ormeggio, nicchie per gli impianti di fornitura idrica ed elettrica alle imbarcazioni, calpestio in legno esotico, maggiormente adatto all'ambiente marino, lungo tutto il ciglio banchina. Una piccola porzione del molo, in passato occupata da un distributore di carburanti, ospiterà un impianto per la raccolta delle acque di sentina e degli olii esausti. Il vecchio fabbricato, di 800 metri quadri, un tempo adibito ad officina meccanica e deposito doganale andrà, invece, ad ospitare gli uffici direzionali, i locali tecnici e di servizio per il personale. Tutta l'area in concessione, delimitata da dissuasori e controllata da apposito servizio di guardiania, sarà resa libera all'accesso pedonale con apposite aree di svago fronte mare. "Oggi inizia ufficialmente la fase operativa della rivoluzione del diportismo nautico olbiese di altissima gamma - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Tra qualche giorno, la società Quay Royal potrà dare avvio al cantiere per la realizzazione di una marina di livello internazionale per l'ormeggio di yacht delle classi mega e giga. Un'opera di radicale riqualificazione che darà ulteriore impulso alla già florida economia della cantieristica nautica locale e all'intero indotto. Ma, soprattutto, la rivalorizzazione di un'area, quella del porto storico, così strettamente connessa al centro urbano, alla quale questa Autorità di Sistema Portuale, con l'approvazione di due Adeguamenti tecnico funzionali al Piano regolatore, ha restituito la sua giusta e naturale vocazione turistico ricreativa".



Quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti

## **Consegnate le aree del Molo Brin ad Olbia alla Quay Royal**

*In programma la realizzazione di una marina per mega yacht*

Stamani l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha formalizzato la consegna delle aree del Molo Brin nel porto di Olbia all'amministratore unico di Quay Royal, Gian Pietro Sirca, atto conclusivo che giunge a tre mesi dalla firma dell'atto formale di concessione demaniale marittima trentennale del 20 settembre 2024). Nell'ambito della superficie complessiva di oltre 41mila metri quadri, tra aree a terra e specchi acquei, è prevista la creazione di 17 posti barca, di cui due fino a 45 metri di lunghezza, otto fino a 65, due per 85 metri e quattro per 105 metri. L'ultimo potrà ricevere mega yacht fino a 150 metri di lunghezza.

## **Olbia: firmata la consegna delle aree del Molo Brin alla Quay Royal**

OLBIA La realizzazione della marina per mega yacht nel cuore di Olbia entra ufficialmente nella fase operativa. Il Presidente dell'AdSP, Massimo Deiana, ed il Segretario Generale, Natale Ditel, hanno formalizzato la consegna delle aree del Molo Brin all'Amministratore unico di Quay Royal, Gian Pietro Sirca. Atto conclusivo, questo, che giunge a tre mesi dalla firma dell'atto formale di concessione demaniale marittima trentennale per consentire, in accordo con l'Amministrazione Comunale olbiese e con lo stesso concessionario, lo svolgimento dei festeggiamenti di fine anno sul waterfront cittadino. L'ampia porzione del lato sud del porto storico di Olbia, pari ad oltre 41 mila metri quadri complessivi tra aree a terra e specchi acquei, passa, quindi, ufficialmente nella disponibilità della società Quay Royal per l'avvio di un restyling radicale che consentirà l'approdo di navi da diporto fino a 150 metri di lunghezza. Saranno 17 in tutto i posti barca disponibili, con ormeggio perpendicolare alla banchina, così distribuiti: 2 fino a 45 metri di lunghezza, 8 fino a 65, 2 per 85 metri, 4 per 105. L'ultimo, che avrà ormeggio affiancato su buona parte della testata del molo, potrà ricevere mega yacht fino a 150 metri di lunghezza. olbia L'intero banchinamento, attualmente delimitato da fioriere, sarà riqualificato con pavimentazione in granito, nuove bitte per l'ormeggio, nicchie per gli impianti di fornitura idrica ed elettrica alle imbarcazioni, calpestio in legno esotico, maggiormente adatto all'ambiente marino, lungo tutto il ciglio banchina. Una piccola porzione del molo, in passato occupata da un distributore di carburanti, ospiterà un impianto per la raccolta delle acque di sentina e degli olii esausti. Il vecchio fabbricato, di 800 metri quadri, un tempo adibito ad officina meccanica e deposito doganale andrà, invece, ad ospitare gli uffici direzionali, i locali tecnici e di servizio per il personale. Tutta l'area in concessione, delimitata da dissuasori e controllata da apposito servizio di guardiania, sarà resa libera all'accesso pedonale con apposite aree di svago fronte mare. cyber crimine Oggi inizia ufficialmente la fase operativa della rivoluzione del diportismo nautico olbiese di altissima gamma spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna Tra qualche giorno, la società Quay Royal potrà dare avvio al cantiere per la realizzazione di una marina di livello internazionale per l'ormeggio di yacht delle classi mega e giga. Un'opera di radicale riqualificazione che darà ulteriore impulso alla già florida economia della cantieristica nautica locale e all'intero indotto. Ma, soprattutto, la rivalorizzazione di un'area, quella del porto storico, così strettamente connessa al centro urbano, alla quale questa Autorità di Sistema Portuale, con l'approvazione di due Adeguamenti tecnico funzionali al Piano regolatore, ha restituito la sua giusta e naturale vocazione turistico ricreativa.

## **Molo per i maxi yacht a Olbia: consegnate oggi alla Quay Royal le aree del Molo Brin**

OLBIA. La realizzazione della marina per mega yacht nel cuore di Olbia entra ufficialmente nella fase operativa. Questa mattina, il presidente dell'AdSP, Massimo Deiana, ed il segretario generale, Natale Ditel, hanno formalizzato la consegna delle aree del Molo Brin all'Amministratore unico di Quay Royal, Gian Pietro Sirca. Atto conclusivo, questo, che giunge a tre mesi dalla firma dell'atto formale di concessione demaniale marittima trentennale per consentire, in accordo con l'Amministrazione Comunale olbiese e con lo stesso concessionario, lo svolgimento dei festeggiamenti di fine anno sul waterfront cittadino. Da questa mattina, l'ampia porzione del lato sud del porto storico di Olbia, pari ad oltre 41 mila metri quadri complessivi tra aree a terra e specchi acquei, passa, quindi, ufficialmente nella disponibilità della società Quay Royal per l'avvio di un restyling radicale che consentirà l'approdo di navi da diporto fino a 150 metri di lunghezza. Saranno diciassette in tutto i posti barca disponibili, con ormeggio perpendicolare alla banchina, così distribuiti: 2 fino a 45 metri di lunghezza, 8 fino a 65, 2 per 85 metri, 4 per 105. L'ultimo, che avrà ormeggio affiancato su buona parte della testata del molo, potrà ricevere mega yacht fino a 150 metri di lunghezza. L'intero banchinamento, attualmente delimitato da fioriere, sarà riqualificato con pavimentazione in granito, nuove bitte per l'ormeggio, nicchie per gli impianti di fornitura idrica ed elettrica alle imbarcazioni, calpestio in legno esotico, maggiormente adatto all'ambiente marino, lungo tutto il ciglio banchina. Una piccola porzione del molo, in passato occupata da un distributore di carburanti, ospiterà un impianto per la raccolta delle acque di sentina e degli olii esausti. Il vecchio fabbricato, di 800 metri quadri, un tempo adibito ad officina meccanica e deposito doganale andrà, invece, ad ospitare gli uffici direzionali, i locali tecnici e di servizio per il personale. Tutta l'area in concessione, delimitata da dissuasori e controllata da apposito servizio di guardiania, sarà resa libera all'accesso pedonale con apposite aree di svago fronte mare. "Oggi inizia ufficialmente la fase operativa della rivoluzione del diportismo nautico olbiese di altissima gamma - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Tra qualche giorno, la società Quay Royal potrà dare avvio al cantiere per la realizzazione di una marina di livello internazionale per l'ormeggio di yacht delle classi mega e giga. Un'opera di radicale riqualificazione che darà ulteriore impulso alla già florida economia della cantieristica nautica locale e all'intero indotto. Ma, soprattutto, la rivalorizzazione di un'area, quella del porto storico, così strettamente connessa al centro urbano, alla quale questa Autorità di Sistema Portuale, con l'approvazione di due Adeguamenti tecnico funzionali al Piano regolatore, ha restituito la sua giusta e naturale vocazione turistico ricreativa". Tags: olbia maxi yacht Molo Brin Adsp Autorità di Sistema



## **Maxi e giga yacht, a Olbia consegna delle aree del Molo Brin per 17 posti barca**

Entra ufficialmente nella fase operativa la realizzazione della marina per mega yacht nel cuore di Olbia . Questa mattina, il presidente dell'AdSP, Massimo Deiana , ed il segretario generale, Natale Ditel , hanno formalizzato la consegna delle aree del Molo Brin all'amministratore unico di Quay Royal, Gian Pietro Sirca. Atto conclusivo, questo, che giunge a tre mesi dalla firma dell'atto formale di concessione demaniale marittima trentennale per consentire, in accordo con l'Amministrazione comunale olbiese e con lo stesso concessionario, lo svolgimento dei festeggiamenti di fine anno sul waterfront cittadino. Da questa mattina, l'ampia porzione del lato sud del porto storico di Olbia, pari ad oltre 41 mila metri quadri complessivi tra aree a terra e specchi acquei, passa, quindi, ufficialmente nella disponibilità della società Quay Royal per l'avvio di un restyling radicale che consentirà l'approdo di navi da diporto fino a 150 metri di lunghezza. Saranno 17 in tutto i posti barca disponibili , con ormeggio perpendicolare alla banchina, così distribuiti: due fino a 45 metri di lunghezza otto fino a 65, due per 85 metri quattro per 105 . L' ultimo , che avrà ormeggio affiancato su buona parte della testata del molo, potrà ricevere mega yacht fino a 150 metri di lunghezza. L'intero banchinamento, attualmente delimitato da fioriere, sarà riqualificato con pavimentazione in granito, nuove bitte per l'ormeggio, nicchie per gli impianti di fornitura idrica ed elettrica alle imbarcazioni, calpestio in legno esotico, maggiormente adatto all'ambiente marino, lungo tutto il ciglio banchina. Una piccola porzione del molo, in passato occupata da un distributore di carburanti, ospiterà un impianto per la raccolta delle acque di sentina e degli olii esausti. Il vecchio fabbricato, di 800 metri quadri, un tempo adibito ad officina meccanica e deposito doganale andrà, invece, ad ospitare gli uffici direzionali , i locali tecnici e di servizio per il personale. Tutta l'area in concessione, delimitata da dissuasori e controllata da apposito servizio di guardiania, sarà resa libera all'accesso pedonale con apposite aree di svago fronte mare. "Oggi inizia ufficialmente la fase operativa della rivoluzione del diportismo nautico olbiese di altissima gamma - spiega Massimo Deiana , presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Tra qualche giorno, la società Quay Royal potrà dare avvio al cantiere per la realizzazione di una marina di livello internazionale per l'ormeggio di yacht delle classi mega e giga. Un'opera di radicale riqualificazione che darà ulteriore impulso alla già florida economia della cantieristica nautica locale e all'intero indotto. Ma, soprattutto, la rivalorizzazione di un'area, quella del porto storico, così strettamente connessa al centro urbano, alla quale questa Autorità di Sistema Portuale, con l'approvazione di due Adeguamenti tecnico funzionali al Piano regolatore, ha restituito la sua giusta e naturale vocazione turistico ricreativa".



## **Olbia, al via la trasformazione del Molo Brin: spazi anche per mega yacht da 150 metri**

OLBIA. La realizzazione della marina dedicata ai mega yacht nel cuore di Olbia entra ufficialmente nella fase operativa. Questa mattina è stato firmato l'atto che consegna le aree del Molo Brin alla società Quay Royal, all'amministratore unico Gian Pietro Sirca, da parte del presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, Massimo Deiana, e del segretario generale, Natale Ditel. Il progetto prevede la creazione di 17 posti barca destinati ad accogliere imbarcazioni fino a 150 metri di lunghezza. La distribuzione dei posti sarà la seguente: due per imbarcazioni fino a 45 metri, otto fino a 65 metri, due per 85 metri, quattro per 105 metri e uno, con ormeggio affiancato, per mega yacht fino a 150 metri. L'intero banchinamento verrà rinnovato con pavimentazioni in granito, nuove bitte per l'ormeggio, nicchie per impianti di fornitura idrica ed elettrica, e un calpestio in legno esotico. Una parte dell'area, in passato utilizzata come distributore di carburante, sarà invece destinata a un impianto per la raccolta delle acque di sentina e degli oli esausti. "Oggi inizia ufficialmente la fase operativa della rivoluzione del diportismo nautico olbiese di altissima gamma – spiega Massimo Deiana, Presidente dell'Adsp del mare di Sardegna – Tra qualche giorno, la società Quay Royal potrà dare avvio al cantiere per la realizzazione di una marina di livello internazionale".

## Terminal crociere Mulas al Ministero: «Servono risposte»

Lettera del sindaco sulla storica incompiuta

Porto Torres Una lettera con il timbro del Comune di Porto Torres è stata indirizzata ieri all'attenzione del Ministero delle Infrastrutture e trasporti per chiedere risposte concrete riguardo ai lavori di ultimazione del terminal crociere del porto commerciale.

La missiva è stata firmata dal sindaco Massimo Mulas, che chiede, in particolare, «interventi risolutivi che pongano rimedio a una situazione che si protrae ormai da più di 15 anni e che sta comportando un grave danno socio-economico non solo per la città di Porto Torres ma per l'intero territorio del Nord Sardegna che usufruisce dello scalo turritano, il secondo nell'isola per numero di passeggeri che transitano in tutti i mesi dell'anno».

Nell'ultima lettera che era stata inviata al Provveditorato interregionale per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna, il primo cittadino aveva evidenziato come gli ultimi interventi nella ex tensostruttura Lunardi risalivano al 2022 a seguito di un raid vandalico per il quale il Comune aveva richiesto un intervento di messa in sicurezza. Da quel momento in poi, però, l'ente locale non ha più avuto alcuna informazione sui tempi definitivi di conclusione dei lavori nel terminal.

Un rimbalzo di competenze tra Ministero e agenzia governativa che negli ultimi anni non ha prodotto niente in termini di lavori sulla struttura. L'incompiuta portuale che avrebbe dovuto rappresentare il necessario collegamento tra il porto e la stazione marittima, si presenta infatti in totale stato di abbandono e decadenza e continua ad essere soggetta ad atti vandalici e incursioni teppistiche. La grande area si interfaccia da vicino con la cinta urbana, inoltre, creando problemi in termini di sicurezza e di incolumità pubblica per le persone che attraversano la pubblica via.

«Allo stato dei fatti si pone anche come un incisivo impedimento per lo sviluppo del territorio spiega Mulas -, in quanto ostacola una progettazione che punta alla piena affermazione dello scalo turritano. Un'altra problematica fondamentale, vista la posizione strategica dello stabile, riguarda l'evidente limitazione alla viabilità in entrata e uscita dal porto. La richiesta è dunque quella di venire a conoscenza, in tempi celeri, delle intenzioni del Ministero. Se sussiste la concreta possibilità di portare a compimento l'opera, è necessario conoscere i progetti pianificati e le relative tempistiche di realizzazione. Ma anche nel caso in cui il Provveditorato abbia perso interesse a realizzare quanto inizialmente stabilito e intende, invece, procedere con la demolizione dello stabile, occorre sapere se e quando effettivamente saranno avviati e realizzati gli interventi". Per il capo dell'amministrazione comunale non è dunque possibile prolungare ulteriormente i tempi d'attesa, "perché siamo di fronte a una situazione dalle molteplici ripercussioni negative sul piano dei trasporti, dei servizi, della mobilità, della riqualificazione urbana e, in generale, della qualità della vita dell'intera comunità».



## PORTO TORRES

# Cresce il traffico diportistico «Ora accogliamo i grandi yacht»

Conoci (Assonautica): «Bisogna investire per avere spazi e servizi adeguati»



**Giovanni Conoci**  
presidente  
Assonautica  
Nord  
Sardegna

di Gavino Masia

**Porto Torres** Il traffico diportistico nel nordovest della Sardegna, compresa l'isola dell'Asinara, ha registrato un incremento del 15% rispetto ai numeri della stagione precedente. Dati importanti e incoraggianti, confermati da Giovanni Conoci, presidente di Assonautica Nord Sardegna e imprenditore del settore nautico: «Sono aumentate le barche in transito all'Asinara, a Stintino, a Porto Torres e ad Alghero - assicura Conoci -. La stagione è andata bene e il target della clientela è quello tradizionale di quest'area, cioè imbarcazioni da diporto entro 120 metri per la grande maggioranza. Questo significa che dobbiamo attrarre anche in quest'area le grandi unità da diporto in numero maggiore, considerato che ci sono le potenzialità per poterlo fare».

**Il porto può attrarre nelle sue banchine unità da diporto di dimensioni medio grandi?**

«Lo scalo di Porto Torres si trova sulla rotta del grande traf-



fico diportistico del Mediterraneo occidentale, che attraversa in lungo e largo la Sardegna. Cominciando dalla Costa Smeralda e proseguendo con l'arcipelago della Maddalena e Porto Rotondo. Poi si incrocia con la costa occidentale della Corsica, la Costa Azzurra e le isole Baleari. Queste sono le mete principali del grande movi-

Due immagini del porto turistico



mento turistico nautico della nostra area».

**Eppure, nonostante la posizione privilegiata, a Porto Torres non si percepisce la presenza di grandi yacht. Perché?**

«Il porto negli anni scorsi è stato pensato e realizzato per ospitare le grandi navi dedicate al traffico passeggeri e mer-

ci e a quelle per il trasporto delle materie prime e prodotti finiti dell'allora industria chimica. Da molti anni questo traffico si è fortemente ridotto, anche se la speranza di una ripresa dell'attività industriale resta. Ma credo sia opportuno pensare a sbocchi ulteriori da affiancare alle attività tradizionali, uno di questi è il diporto».

**Cosa è necessario fare per essere attrattivi?**

«Come prima proposta bisogna convertire alcune banchine da accosto per grandi navi a ormeggio per il diporto. Cioè, realizzare i posti barca adatti agli yacht di grandi dimensioni. Poi comprendere dei servizi che soddisfino almeno in parte, per iniziare nel migliore dei modi, le esigenze di quel tipo di imbarcazioni».

**Quali sono i servizi essenziali?**

«Oltre ad avere un numero importante di posti barca nello specchio acqueo del porto commerciale e una efficiente accoglienza, l'altro servizio fondamentale è avere una struttura per il bunkeraggio moderna, capace di erogare grandi quantità di carburante in tempi brevi. Questo servizio manca in tutto il nord Sardegna, cioè quello capace di ospitare grandi unità da diporto. Sono necessarie poi le professionalità per intervenire a bordo e risolvere tutti i problemi tecnici che una nave da diporto moderna può presentare. Per assolvere questi compiti ci devono essere i cantieri muniti degli scali di alaggio e varo adatti alle varie dimensioni delle imbarcazioni e le attrezzature per poter operare a bordo. La città nel suo complesso deve vestirsi con l'abito buono senza però dismettere la tuta: essere bella come lo sono tutte le città che si proiettano verso il turismo. Porto Torres può facilmente proporsi, lo sta facendo, ad essere attrattiva intorno al suo grande porto».

Su Siccu. Tante proposte nessuna certezza: c'è chi vorrebbe farci una discoteca, chi un acquario

## Il futuro del Nervi resta un mistero

L'Autorità portuale assegnerà il padiglione e i giardini: gara entro luglio

Chi vince prende tutto: il Padiglione Nervi (peraltro, nemmeno si sa con certezza se l'avesse realmente progettato l'architetto di Sondrio) e anche i Giardini. «La raccolta delle manifestazioni di interesse inizierà molto presto, ma la gestione sarà data a un unico soggetto: sia il padiglione a Su Siccu sia il giardino intorno». Insomma, l'imprenditore non separi ciò che l'Autorità del sistema portuale del mare di Sardegna ha unito. Testo e musica sono di Massimo Deiana, presidente di quell'Authority, che vorrebbe individuare il gestore di Padiglione e giardini prima di luglio: è il mese in cui lascerà lo stesso Deiana l'incarico, dopo due mandati di quattro anni non rinnovabili, e ha il comprensibile desiderio di vedere produttiva un'area dimenticata dagli uomini ormai da decenni. Quindi, si corre per inaugurarla d'estate. La rinascita di Su Siccu Premesso che ufficialmente, in mancanza di certezze sul suo disegnatore, il Padiglione Nervi è denominato "Ex magazzini del sale", un suo utilizzo per attività che possano attrarre i cagliaritani valorizzerebbe moltissimo un pezzo, per nulla secondario, di una zona che sta conoscendo una nuova vita: quella di Su Siccu, dove sono sorti restaurantini, locali e una passeggiata che attrae moltissime persone non solo d'estate, cioè la stagione del "pienone". Certo, c'è il relitto di una nave da riprendere a smontare dopo una fase di riflessione (ne parliamo nell'articolo qui a fianco), ma tanto è stato fatto in quell'area collegata, fra l'altro, al "centro del centro" grazie alla Passeggiata a mare che parte dalla scogliera del porto all'estremità di viale Colombo. E ora, dopo aver rimesso a posto tutto giardini compresi, l'Autorità del sistema portuale del mare di Sardegna vuole restituire la zona degli ex Magazzini del sale alla città, ai cagliaritani. Le idee per la gestione Utilizzata come? Questo, al momento, è il problema: «Abbiamo consultato la Soprintendenza e l'Ufficio per il paesaggio affinché ci chiarissero quali saranno i limiti», spiega il presidente Deiana, «che rendono intoccabili fra l'altro la forma e le nervature». All'esterno l'Autorità ha completato il restauro, mentre all'interno il padiglione è totalmente vuoto e rimettere a posto: «Dovrà provvedere chi se lo aggiudicherà. Peraltro, non sapendo che cosa vorrà farne, per noi è impossibile eseguire lavori di recupero, considerato che all'interno non ha divisioni per poterlo adattare a qualsiasi futura funzione: una sala concerti ha una struttura interna diversa da un albergo, ad esempio». Le proposte Finora l'Authority ha ricevuto proposte informali, «alcune fantasiose, ma ogni volta che ho chiesto se i proponenti hanno i capitali per realizzare la loro idea mi è stato detto di no», sospira tra un sorriso ironico e l'altro. Comunque, le varie idee che ha ascoltato sono state un grande spazio espositivo, una discoteca con palestre e ristoranti (per dimagrire e ingrassare nello stesso posto), un museo, una sala concerti o tutte queste cose insieme. E non manca chi propone un grandissimo acquario. Sarà quel che sarà, ma per l'Autorità l'importante è che qualcuno si aggiudichi il "Padiglione forse Nervi" e i suoi giardini per il quali, nel corso degli anni, ha speso milioni di euro. E che continua a costare: fra giardinieri, guardiania, luci, pulizie e altre spese, la meravigliosa area collegata con ponti alle aree circostanti costa mezzo milione di euro l'anno. Via alle procedure «Abbiamo speso tanto per il consolidamento statico del padiglione e rimettere a posto i costoni e gli archi e ora è pronto per essere proposto a privati, in concessione, per 25, 30 o 40 anni: si vedrà». E tra poco sarà il momento in cui gli investitori dovranno realmente scoprire le carte. Luigi Almiesto



Il caso. Spariti operai e mezzi

**Sospesa la rimozione della barca – ristorante. “Questioni tecniche”.**

Gli operai sono spariti da qualche settimana e il relitto ora sa ancor di più di relitto. Il Molo di Sant'Elmo è abbruttito da ciò che rimane di un ex ristorante galleggiante, ricavato su una nave ormeggiata (la "Gennaro Cantiello") che l'Autorità del sistema portuale del mare di Sardegna stava facendo smontare. Il verbo è declinato al passato perché, appunto, dopo aver iniziato lo smantellamento, gli operai sono scomparsi da quella nave poco prima di Capodanno. Da quindici anni, ormai, quel ristorante non ristora più i clienti ed è in stato di abbandono. Ecco perché l'Autorità la sta demolendo, e poi chiederà al proprietario di rifondere le spese sostenute, pur nella quasi certezza che non otterrà quel rimborso. Si scopre ora che non ci sono particolari intoppi: piuttosto, una specie di "pausa di riflessione" per risolvere un dilemma su come procedere. «Tutto l'interno è stato smantellato», riassume il presidente dell'Autorità, «così come la parte superiore. Ora si deve decidere come portare a compimento la demolizione: se dividere in due l'imbarcazione, portarne metà a terra per lo smontaggio ma dovendo garantire il galleggiamento della seconda metà, oppure dividerla in più parti. Tra qualche giorno sarà presa la decisione e si smonterà l'intera barca». (l. a.)

Unione Sarda 20 01 25

Porto Torres. Le assicurazioni del deputato di Fratelli d'Italia, Deidda.

### L'eterna incompiuta Terminal Crociere: lavori a febbraio

Un'opera incompiuta da 15 anni, il Terminal Crociere: per l'edificio che sorge nell'area portuale di Porto Torres, ora si apre la possibilità di concludere i lavori. Finanziata con fondi pari a 3 milioni e 281mila euro dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tramite il Provveditorato interregionale per le Opere pubbliche Lazio-Abruzzo, per il completamento della ex tensostruttura Lunardi, c'è bisogno di ulteriori risorse. «Entro febbraio l'aggiudicazione dei lavori dell'ex Terminal Crociere», rassicura il deputato Salvatore Deidda, l'esponente di Fratelli d'Italia, presidente della IX commissione Trasporti alla Camera, intervenuto per rassicurare il sindaco di Porto Torres, Massimo Mulas, sulla volontà di portare avanti i lavori e di completare i lavori della infrastruttura. «Abbiamo preso l'impegno e lo portiamo avanti, tra mille difficoltà burocratiche», spiega Deidda. «Vorrei tranquillizzare il sindaco e la comunità – aggiunge il deputato - Il Provveditorato delle Opere pubbliche, agli inizi di gennaio, con la commissione di gara nominata con decreto provveditoriale, ha proceduto all'apertura delle offerte, concludendo le attività e individuando quindi, a seguito di redazione della relativa graduatoria, il primo classificato in favore del quale verrà proposta l'aggiudicazione. La stipula, dovrebbe avvenire entro febbraio». Mariangela Pala



# Ocean Viking sbarca i minori a Olbia

Accolto il ricorso dell'ong a cui era stato assegnato Genova come destinazione per gli 85 migranti  
Un tribunale siciliano ha concesso di fare scendere questa mattina a all'Isola Bianca donne e bambini

**Sassari** Dovrebbero essere una trentina gli immigrati che questa mattina sbarcheranno al porto di Olbia. Sono tutti donne, minori e bambini. Sono a bordo della nave Ocean Viking, della ong Sos Mediterranée, che li ha recuperati a bordo di un gommone nelle acque della Libia.

Arriveranno all'Isola Bianca perché lo ha stabilito un tribunale siciliano a cui la ong ha presentato ricorso. Sì, perché inizialmente la nave sarebbe dovuta arrivare a Genova - questo avevano deciso le autorità - ma l'organizzazione umanitaria francese si è rifiutata di costringere i migranti a una traversata di quattro giorni. Di qui la decisione di opporsi in tribunale e i giudici hanno dato ragione: la Ocean Viking dovrà

sbarcare donne, minori e bambini all'Isola Bianca e da qui i migranti dovranno essere smistati nelle varie strutture dell'isola. Per gli altri - in tutto i migranti recuperati sono 85 - proseguiranno il viaggio verso Genova.

La Ocean Viking, più volte in passato al centro di polemiche fortissime con il ministro Matteo Salvini, ha intercettato il gommone nella tarda serata di martedì. A bordo anche tre neonati e tre donne incinte tra gli 85 naufraghi. Erano su un gommone in pericolo segnalato dall'aereo Eagle1 nella regione libica di ricerca e soccorso. «Stracarico di persone e con l'acqua che entrava dentro era sul punto di spezzarsi a causa del peso», hanno spiegato da Sos Mediterranee, sottolinean-



do che un terzo dei migranti salvati ha meno di 18 anni. Le autorità italiane hanno assegnato Genova come porto sicuro di sbarco. «Serviranno quattro giorni di navigazione per raggiungerlo», hanno subito protestato dall'ong, sottolineando che «dal 2022 So-

La nave Ocean Viking attracherà questa mattina a Olbia

sMed Italia ha perso 171 giorni a causa della politica dei porti lontani, giorni in cui avremmo potuto prestare assistenza alle persone in pericolo. Questa prassi lascia innumerevoli vite a rischio nel Mediterraneo, in palese violazione del diritto marittimo».

## Il piano per le spiagge tra Minciaredda, Isola Piana e Asinara

*Il Comune vuole collaborare con gli altri enti*

Porto Torres Lo sviluppo turistico della città turrutana non può prescindere dalla valorizzazione della sua lunga fascia costiera, non solo delle spiagge di proprietà del Comune. Così è stato avviato l'iter per estendere il Piano di utilizzo dei litorali già adottato dall'amministrazione comunale anche ad altre aree costiere che comprendono anche altre zone di interesse turistico. Fino a qualche mese fa il Pul consentiva infatti di pianificare la fascia costiera solo per la parte di competenza del Comune di Porto Torres - quella che si estende dalla baia di Balai vicino fino a Platamona - mentre ora si può estendere alle altre aree del litorale all'interno del territorio comunale, la spiaggia di Minciaredda e quelle dell'Isola Piana, fra l'Asinara e La Pelosa. Zone che sono di proprietà di altri enti e per cui è stato avviato l'iter per la variante al Pul, aprendo un processo di co-pianificazione degli interventi necessari per costruire lo sviluppo turistico. La novità consentirà di coordinare gli interventi nelle spiagge cittadine di competenza dell'Autorità di sistema portuale e nell'arenile di Fiume Santo, sotto la competenza del Consorzio industriale provinciale di Sassari. L'amministrazione turrutana ha previsto di muoversi attraverso due linee di azione operative. La prima si riferisce alla redazione e pubblicazione dei bandi per l'assegnazione delle aree già individuate nel piano approvato e che verosimilmente potranno essere definiti nei prossimi mesi. La seconda azione riguarda invece l'aggiornamento del Pul, affidato alla Criterina di Cagliari e finanziato con fondi regionali per i Comuni virtuosi. «Questo consentirà alla struttura comunale un approfondimento su alcune aree di costa escluse nella precedente stesura - spiega l'assessora all'Urbanistica Gian Simona Tortu - e in particolare si intende analizzare tratti di litorale presenti nelle aree della zona industriale, dell'Asinara e dell'isola Piana». Nelle zone di competenza del Comune, comunque, è già prevista la dotazione di servizi di supporto alla balneazione e per il miglioramento della fruizione del litorale di Porto Torres. Si tratta di chioschi bar, aree sosta, servizi igienici, servizi di informazione turistica, noleggio di ombrelloni e lettini, noleggio attrezzature per snorkeling e punti di sosta panoramici attrezzati. Nella spiaggia di Balai, sul lato nord ovest dell'arenile, si prevede di localizzare i giochi per bambini, il box per il noleggio di attrezzature per snorkeling, l'area per il noleggio di ombrelloni, sdraio e lettini, l'infopoint, le rastrelliere per le bici e il punto ristoro. A sud-est della spiaggia, invece un punto di sosta panoramico in cui è possibile prevedere l'inserimento di arredi come sedute, tavoli da picnic e sistemi di ombreggio. Altri servizi sono previsti allo scoglio Ricco, alla Farrizza e alla torre di Abbacurrente.

**LA NUOVA SARDEGNA** 23 gennaio 2025

### Il piano per le spiagge tra Minciaredda, Isola Piana e Asinara

Il Comune vuole collaborare con gli altri enti

**Il Poliambulatorio di Andriolu tra fango, rifiuti e code infinite**  
Le proteste degli utenti: «Situazione indecorosa, l'Asl interviene»

### Antiquarium via all'efficiamento

Partono i lavori da 400mila euro sulla copertura, dureranno cinque mesi

## Moby cede i rimorchiatori a Msc e Aponte sbarca all'Isola Bianca

*A una newco la flotta composta da 14 unità. La società sarà controllata dalla Medtug spa. I due progetti nel cassetto per il futuro: la stazione marittima e il terminal crociere*

Giandomenico Mele Olbia I rimorchiatori di Moby passano a Msc, conferiti a una newco sotto il controllo del gruppo Aponte. Una rivoluzione annunciata, che in queste ore si sta formalizzando, che tocca anche Olbia, uno dei porti più importanti, insieme a Cagliari e Porto Torres, serviti finora dal gruppo Moby. Come confermato da riviste e siti specializzati, da Shipping News a Ship2Shore, è stato formalizzato il passaggio di 14 mezzi e 7 concessioni alla neocostituita Rimorchiatori sardi, che consentirà a Onorato di estinguere parte del debito con Aponte e liberare Moby dal piano di rientro previsto dal concordato preventivo. Dopo la compravendita del traghetto ro-ro Giuseppe Lucchesi, i rimorchiatori di Moby sono, quindi, sempre più vicini a Msc, probabilmente attraverso la sua controllata Medtug. È stato infatti portato a termine il conferimento del ramo d'azienda del rimorchio portuale nella nuova società Rimorchiatori sardi srl, costituita il 16 aprile dello scorso anno e al momento ancora al 100% del gruppo Onorato. L'atto di conferimento è datato fine novembre, con efficacia dal primo gennaio, ma il deposito della pratica nei registri ufficiali è avvenuto solo nei giorni scorsi e, contestualmente al conferimento, sarebbe stato portato a termine anche un aumento di capitale da 10mila a un milione di euro, riservato all'unico socio mediante conferimento in natura del ramo d'azienda e quindi delle attività di rimorchio svolte da 30 anni nei porti sardi. La stessa divisione effettua anche servizi di assistenza alla raffineria a Sarroch, attività di salvataggio e attività offshore, oltre che servizi di prevenzione e assistenza portuale. L'azienda ha una flotta composta da 14 rimorchiatori, 7 concessioni in altrettanti porti della Sardegna (Olbia, Cagliari e Porto Torres, Oristano, Portovesme e Sarroch), mentre la forza lavoro è composta da 12 unità "a terra" e 118 a bordo. La nuova società Rimorchiatori sardi è destinata a finire a Msc come rimborso. La perizia di stima alla data del 31 ottobre 2024 prevedeva un valore contabile attribuito al ramo d'azienda dei rimorchiatori di circa 3,5 milioni di euro, mentre il valore di mercato si attesterebbe sui 34 milioni di euro. Il passaggio di consegne che farebbe entrare il colosso Msc nel porto Isola Bianca di Olbia, dopo le voci circa un suo possibile interesse per la gestione della stazione marittima e progetti condivisi con lo stesso Onorato per il futuro terminal crociere. Un ingresso che arriva dopo l'accordo del maggio scorso per il potenziamento con un'altra unità nel porto di Olbia, per facilitare le manovre di ormeggio delle grandi navi da crociera. Una decisione arrivata su spinta della Direzione marittima dopo l'annullamento di due scali consecutivi da parte della nave da crociera Msc Orchestra, il 23 aprile e il 3 maggio 2024. In entrambe le occasioni la nave, prossima all'ingresso in porto, aveva comunicato alla sala operativa della guardia costiera la rinuncia all'ormeggio, in considerazione del forte vento e dell'assenza di un secondo rimorchiatore di ausilio alla manovra. In realtà, la Capitaneria di porto e l'Autorità portuale, con il contributo del Corpo piloti e del Gruppo ormeggiatori, già da tempo avevano avviato interlocuzioni con Moby, concessionaria del servizio, per valutare l'adeguamento della flotta dei rimorchiatori alle mutate esigenze operative del porto. Una consultazione avviata in considerazione dell'aumento della frequenza di fenomeni atmosferici estremi e dell'aumento delle dimensioni delle navi che ormeggiano all'Isola Bianca. Da parte sua, Moby aveva condiviso le preoccupazioni della Capitaneria di porto, dell'Autorità portuale e dei servizi tecnico-nautici che operano all'Isola Bianca, assicurando il massimo impegno a reperire un ulteriore rimorchiatore con adeguate caratteristiche.

LA NUOVA SARDEGNA  
OLBIA

**IL PORTO**

**Moby cede i rimorchiatori a Msc e Aponte sbarca all'Isola Bianca**

**Via delle Terme blitz della polizia locale all'ex sede Sip occupata da un senzatetto**

## Rinviati a sabato i lavori sulla ferrovia

*Arbatax Il maltempo ha condizionato il via al cantiere, per spostare i binari*

Arbatax A causa delle condizioni meteo avverse i lavori di spostamento della travata metallica dell'impianto ferroviario, in programma sabato scorso sono stati rinviati di una settimana, alla giornata del 25 gennaio. L'area vigilanza del Comune, ha richiamato l'ordinanza del 13 gennaio, con la quale, per garantire lo svolgimento in sicurezza dei lavori Arst ad Arbatax, si disponeva l'istituzione temporanea in via Lungomare, del doppio senso di marcia e contestuale revoca del senso unico di circolazione, a partire dall'intersezione con la via Tirreno in direzione e sino all'ingresso dello scalo marittimo. La Movicar Costruzione srl (con sede legale in zona industriale Baccasara) ha chiesto l'autorizzazione temporanea ad occupare completamente (senza transito) per sabato 25, dalle 6 alle 15 la strada che dallo stesso scalo marittimo riconduce alla strada statale 125-Orientale sarda intersezione fronte ingresso Saipem, bretella darsena cantieristica. Movicar Construction Srl effettuerà quindi i lavori di spostamento della travata metallica relativa all'ormai dismesso impianto ferroviario sito sopra l'imboccatura della darsena Cala Genovesi del porto di Arbatax.

Nell'ordinanza viene evidenziato come deve essere considerato che la bretella interna portuale, che collega la zona di uscita dal porto con la rotatoria in banchina centrale, rientra nel perimetro di competenza dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna e dell'Ufficio circondariale marittimo di Arbatax. Per garantire lo svolgimento in sicurezza dei lavori si dovrà procedere alla regolamentazione della viabilità. L'Area vigilanza del Comune ordina quindi per sabato, 25 gennaio, a partire dalle 6 fino alle 15, o comunque sino a fine lavori l'ordinanza di disciplina temporanea della circolazione stradale. mine dei lavori. (l.cu.)

Unione Sarda 23 01 25

Lo scontro. Dopo il ricorso presentato dalla ong SOS Mediterranee. La nave è diretta a Genova

### «Ocean Viking, donne e minori a Olbia»

L'ordine del giudice: oggi lo sbarco di una trentina di migranti fragili

Nuovo braccio di ferro tra le autorità italiane e la ong Sos Mediterranée e questa volta al centro di una contesa legale internazionale c'è la Sardegna e, in particolare, il porto di Olbia. Su ordine della magistratura siciliana, infatti, una trentina di migranti (neonati, bambini, ragazzini e alcune giovani donne incinta) saranno sbarcati questa mattina sulle banchine dell'Isola Bianca dalla nave della Sos Mediterranée, la Ocean Viking. L'ordine dello sbarco in Sardegna delle persone più fragili è arrivato nella tarda serata di ieri, mentre la Ocean Viking era in navigazione verso Genova. Alla ong era stato indicato lo scalo ligure come porto di destinazione di 85 migranti, salvati il 21 gennaio nelle acque libiche. Ma Sos Mediterranée ha impugnato l'assegnazione e ottenuto un provvedimento da un tribunale siciliano che ha imposto lo sbarco a Olbia di minori e donne incinta. Una volta presi in carico dalla Protezione Civile, i migranti saranno smistati in diverse strutture dell'Isola. La ong ha fatto sapere che le persone salvate in mare provengono da Camerun, Etiopia, Costa D'Avorio e altri Paesi. In una nota l'organizzazione umanitaria ha specificato: «Una imbarcazione era in difficoltà nella zona di ricerca e soccorso libica. L'operazione è stata particolarmente delicata, perché il gommone sovraccarico e invaso dall'acqua, era sul punto di cedere. Un terzo dei naufraghi non ha ancora 18 anni, a bordo erano presenti donne incinta e bambini. Nonostante questo, con l'ormai solito disprezzo per le norme del diritto marittimo, il porto che ci è stato assegnato è quello lontanissimo di Genova». La città si prepara ieri sera la Prefettura di Sassari ha allertato il sindaco di Olbia, Settimo Nizzi, la Protezione civile, i servizi sociali del Comune di Olbia e le forze dell'ordine. Stando a indiscrezioni, donne e bambini potrebbero essere presi in carico dalle motovedette della Guardia Costiera a largo e trasferiti a Olbia. Quindi scatterà l'operazione per l'affidamento a comunità e strutture idonee. Sono stati allertati anche gli operatori sanitari per tutte le attività necessarie all'arrivo delle persone salvate da Sos Mediterranée. La vicenda è al centro di polemiche, la Lega ha chiesto che non venga effettuato lo sbarco dei migranti a Genova. Andrea Busia



Unione Sarda 24 01 25

Porto. Da lunedì interdetto l'accesso a persone e mezzi non autorizzati nella zona del molo Sanità

### Via alla demolizione dell'ex stazione: al suo posto sorgerà un hotel

Nuovo cantiere sul fronte del porto. Da lunedì sarà interdetto l'accesso a persone e mezzi non autorizzati nella zona del molo Sanità: lo prevede un'ordinanza dell'autorità portuale in vista dell'avvio dei lavori per l'abbattimento della vecchia stazione marittima che lascerà il posto a un hotel di lusso con approdo per maxi yacht. «L'area», si legge nel provvedimento, «verrà delimitata a cura dell'Impresa di Costruzioni Ing. Raffaello Pellegrini Srl», la stessa che sta lavorando nel cantiere infinito di via Roma, in altre zone del porto, alle Ex fas di Elmas e che a breve – salvo colpi di scena – dovrà procedere con la demolizione e ricostruzione del mercato di San Benedetto. Il cantiere verrà portato avanti per conto della Marina di Porto Rotondo, attraverso un project financing che prevede un investimento privato di 34 milioni di euro. Il progetto si articola in tre parti: «La riqualificazione e riconversione dell'ex stazione marittima in centro polivalente per servizi alla nautica da diporto e per la fruizione turistica della zona; la revisione del sistema di approdo di yacht e imbarcazioni private lungo la Calata Sant'Agostino e la sistemazione dello spazio pubblico compreso tra i nuovi approdi e la calata di via Roma». (e.fr)



## Il ruolo strategico del porto industriale «Ora un vero rilancio»

*Movimentate merci per 3 milioni di tonnellate*

Porto Torres Lo scalo industriale di Porto Torres rappresenta una risorsa importante per dimensioni e per collocazione strategica nell'ambito del Mediterraneo occidentale. Nonostante il suo limitato utilizzo a seguito della crisi industriale della filiera della chimica di base, infatti, i numeri della movimentazione complessiva di merci, in entrata ed uscita, superano 3 milioni di tonnellate. Una parte riguarda le merci che viaggiano su gommato - un milione e 300mila tonnellate - e l'altra le rinfuse solide (carbone, minerali, sabbia, pietrame) il cui totale di merci movimentate è di un milione e 400mila tonnellate. Rimangono infine le rinfuse liquide (raffinati e gas), che raggiungono circa 400mila tonnellate. La diga foranea a delimitazione del porto industriale si estende per 4.100 metri, ed è sormontata da una carreggiata larga 12 metri, formando lo spazio acqueo tra i più estesi del Mediterraneo. Il Consorzio industriale provinciale ha ritenuto indispensabile un'inversione di tendenza in tutta l'area del porto industriale, per favorire la crescita e lo sviluppo di nuove attività legate all'economia portuale. E nei mesi scorsi ha commissionato e elaborato un master plan per la riqualificazione e il riutilizzo delle aree retroportuali, per destinare alla "blue economy" una parte consistente delle aree localizzate sul water front del porto industriale. L'elaborato strategico era stato presentato dal presidente uscente del Cipss, Valerio Scanu, durante un incontro organizzato dal Consorzio in collaborazione con il Comune di Porto Torres: il rilancio del porto industriale non più ad uso esclusivo dell'industria ma quale asset primario attorno al quale sviluppare l'economia del mare. «Una risorsa che genera ricchezza - ricorda Scanu -, occupazione e innovazione secondo un modello collaborativo e sostenibile e che unisce settori e tradizioni diversi diventando una leva straordinaria per il rilancio economico del Nord Ovest della Sardegna: movimentazione di merci e passeggeri, cantieristica per costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive, cantieri navali, filiera ittica con attività connesse con la pesca, la lavorazione e conservazione del pesce, servizi di alloggio e ristorazione». Anche l'Autorità di sistema portuale ha maturato idee di dettaglio molto chiare sul futuro dello scalo industriale, confermando la necessità di razionalizzare e separare nettamente i traffici marittimi. «Dal lato zona industriale - aveva assicurato Massimo Deiana, presidente dell'Adsp - confermiamo la vocazione commerciale e merci, con la creazione di una piastra logistica nella parte più occidentale del bacino che andrà ad incrementare il potenziale operativo dello scalo industriale». La stessa Autorità portuale, inoltre, ha già avviato un adeguamento tecnico funzionale al Piano regolatore vigente: nel tratto di bacino portuale tra la radice della diga di sopraflutto e il pontile secchi, si realizzerà un vasto piazzale che sarà destinato alle operazioni portuali.



## I sedimenti delle opere anti-alluvione mettono a rischio i dragaggi nel porto

*L'osservazione della Regione: possibili danni con i lavori in contemporanea*

Olbia Le opere di mitigazione del rischio idraulico rischiano di mettere ulteriormente in dubbio i dragaggi del porto Isola Bianca. Un apparente paradosso, se non fosse per le osservazioni messe nero su bianco dall'assessorato regionale all'Ambiente all'interno della procedura di Via (Valutazione di impatto ambientale) del progetto denominato "Dragaggi del golfo di Olbia per portare i fondali del porto Isola Bianca e del Porto Cocciani a meno 10 metri e i fondali della canaletta a meno 11 metri", proposto dall'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna. Sedimenti In che modo il piano "Olbia e le sue acque" può ostacolare i dragaggi? La questione verte sui sedimenti e materiali di risulta, dal momento che la Regione osserva come l'esecuzione di lavori di dragaggio dei tratti nelle foci dei rii San Nicola, Zozò e Seligheddu e dei relativi specchi acquei antistanti, in caso della contemporaneità dei lavori, dovrà tenere conto degli effetti cumulativi. In pratica, il rischio è che nel caso i lavori di dragaggio dei due differenti progetti partano in contemporanea, o in tempi ravvicinati, l'effetto cumulativo dei materiali potrebbe provocare danni al golfo di Olbia.

La risposta Da parte sua l'Autorità di sistema portuale ha risposto in maniera piuttosto perentoria che il progetto relativo alle opere di mitigazione del rischio idraulico prevede delle attività di dragaggio localizzate in tre punti del golfo, le suddette foci di Seligheddu, San Nicola e canale Zozò, ed effettuando una sovrapposizione planimetrica tra le aree di dragaggio previste dal Piano di fattibilità tecnica ed economica oggetto di studio e le aree di dragaggio previste dalle opere di mitigazione del rischio idraulico, sarebbe possibile evincere come le attività non si sovrappongono a livello spaziale, non agendo sui medesimi specchi acquei. Valutazioni comunque successive, dal momento che, come scrive la stessa Adsp nel documento allegato alla procedura di Via, «ad oggi non risulta ancora avviata la cantierizzazione della progettazione e, non conoscendone le tempistiche attese, cautelativamente si è deciso di ipotizzare una possibile contemporaneità della fase di cantiere del progetto appena descritto riguardante il lotto 6». Lo studio di impatto ambientale del progetto "Olbia e le sue acque - Opere di mitigazione del rischio idraulico e recupero del rapporto della città con i suoi fiumi", secondo l'Authority, poi, prevede attività di cantiere localizzate lontano dalle attività di cantiere previste dal piano dei dragaggi dell'Isola Bianca. I tempi Le previsioni per le opere di mitigazione del rischio idraulico, come annunciato da Simone Venturini, direttore di Technital, indicano in quest'anno il via all'appalto e nel 2026 l'ok ai lavori. I cantieri individuati sono 22, alcuni di questi indipendenti e altri correlati, che permettono il completamento dell'intero progetto. Ai 22 cantieri si aggiungono ulteriori 4 cantieri necessari per le lavorazioni di deposito e lavorazione nel sito di destinazione dei materiali di scavo e il cantiere nella discarica di Spiritu Santu. «La stima della durata dei lavori è prevista per 36 mesi consecutivi ai quali si aggiungono 3 mesi per l'allestimento della control room di telecontrollo e posa delle fibre ottiche di trasmissione» scrive l'Adsp nelle sue controdeduzioni.



### **Il progetto: via 700mila metri cubi di materiale dai fondali**

Olbia. Progetto alla mano, il lotto 6 del piano anti-alluvione è l'unico che prevede lavorazioni all'interno della città: ossia l'adeguamento dei canali urbani e dei ponti e più in generale delle opere di attraversamento che si trovano lungo gli assi dei canali urbani. Il lotto 6 è articolato secondo quattro cantieri, i principali dei quali sono quelli che interessano l'asse del rio Seligheddu dalla foce fino alla zona di Baratta e l'asse del rio San Nicola dalla foce fino a via Spensatello. L'unico lotto interessato, dunque, solo effettuando un confronto tra i due cronoprogrammi e supponendo che le attività di cantiere inizino in contemporanea, sarebbe proprio il 6. Non tanto da dover rinviare, o addirittura mettere in dubbio, i tanto attesi lavori di dragaggio. Intanto la macchina amministrativa si muove: l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna ha affidato l'incarico relativo all'esecuzione di indagini geologiche in mare propedeutiche alla redazione del Piano di fattibilità tecnica ed economica sul progetto dei dragaggi del golfo di Olbia. L'Authority ha aggiudicato e affidato le indagini alla società Fci Tech srl, di Quartu Sant'Elena, per una cifra di circa 130 mila euro. La delicatezza dell'operazione è determinata dai volumi di dragaggio previsti, con ben 700 mila metri cubi di materiale di risulta, per cui la stessa Autorità portuale della Sardegna e i suoi progettisti hanno ritenuto di farsi affiancare da Ispra (l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale) nella redazione del progetto, dal quale era emersa la necessità di supportare le attività di dragaggio con la predisposizione di idonee vasche di colmata dove conferire il materiale che risultasse non idoneo, a seguito delle attività di caratterizzazione, ad essere conferito in mare. Si è posta quindi la necessità di realizzare quattro vasche di colmata, per le quali è stato predisposto un adeguamento tecnico funzionale del Piano regolatore portuale vigente, che ha ottenuto il parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Un'operazione complessa dal punto di vista dell'impianto burocratico e autorizzativo previsto dalla normativa italiana per la realizzazione di interventi infrastrutturali, tra tutti i dragaggi, che rallenta inesorabilmente l'attuazione degli interventi facendo lievitare pesantemente i costi di realizzazione. (g.d.m.).

## Isola Bianca presto i parcheggi i nuovi stalli saranno gratuiti

*L'area di sosta al posto del Molo Brin. La gestione all'Aspo*

Olbia Vernice e segnaletica da cantiere erano comparse già alcuni mesi fa. Ma adesso c'è il via libera definitivo: con una delibera di giunta il Comune estende fino alla radice dell'Isola Bianca le aree cittadine dedicate alla sosta libera. In altre parole, l'amministrazione comunale si prepara a riqualificare e ad aprire il prima possibile il parcheggio individuato per sostituire gli stalli del Molo Brin. La novità è che la nuova area di sosta sarà totalmente gratuita. Niente strisce blu, dunque, con la gestione che, anche in questo caso, sarà nelle mani della municipalizzata Aspo. Il nuovo parcheggio, tra piano superiore e piano interrato, può contare su un totale di 241 posti auto. Una decisione, quella di riqualificare l'area di sosta di fronte alla sede della Lega navale, che l'amministrazione ha preso in vista degli imminenti lavori al Molo Brin. Qui, infatti, vedrà presto la luce la marina dei maxi yacht. Il cantiere dovrebbe partire nel giro di qualche settimana con l'eliminazione di decine di stalli. Il parcheggio L'area di sosta alla radice dell'Isola Bianca - per anni aperta ma senza alcun tipo di controllo o gestione - era stata realizzata una ventina di anni fa dall'Anas dopo la costruzione del tunnel. Numerosi i passaggi burocratici messi in fila fino a oggi. L'ultimo risale allo scorso ottobre, quando l'Autorità di sistema portuale - che aveva la competenza sull'area - aveva comunicato che i parcheggi erano già nella disponibilità del Comune, dopo la richiesta da parte del sindaco Settimo Nizzi. Attraverso la delibera di giunta appena approvata, su proposta dell'assessora ai Lavori pubblici Antonella Sciola, l'amministrazione affida all'Aspo la gestione e la manutenzione del parcheggio chiamato a sostituire il Molo Brin. Ma non solo. Sulla base di precedenti documenti e accordi col demanio, è stato specificato che i parcheggi saranno fruibili liberamente e quindi senza alcuna tariffa. Sarà istituita solo una limitazione del tempo di utilizzo a un massimo di 24 ore consecutive. In caso contrario scatteranno le multe e la rimozione forzata. Questi i motivi, riportati nella delibera di giunta, alla base della riqualificazione del parcheggio: «I lavori di costruzione del nuovo porto turistico per maxi yacht, di imminente inizio, riducono notevolmente il numero di parcheggi a sosta libera con i conseguenti effetti negativi che tale riduzione potrebbe causare alla collettività in generale e in particolare in termini economici, di tempo, aumento del traffico, inquinamento atmosferico e di danni alle attività produttive che operano nella zona per difficoltà di accesso». La marina I lavori per la marina dei maxi yacht dureranno un anno e mezzo. L'obiettivo è il taglio del nastro entro l'estate 2026. Diciassette i posti barca previsti, per imbarcazioni fino a 150 metri di lunghezza. Nelle scorse settimane l'Autorità di sistema portuale ha formalizzato la consegna delle aree del Molo Brin alla società concessionaria Quay Royal, acquisita nel 2021 da Moys.



Traghetti. L'assessora: risposte in tempi brevi. Sullo sfondo i rincari delle tariffe legati all'eurotassa

### Trasporto merci, un piano per la continuità

Servizio pubblico sui collegamenti Gallura – Toscana: via all'indagine di mercato

Contro i rincari del trasporto merci e l'incertezza dei collegamenti per le aziende di logistica si fa strada l'ipotesi di nuove rotte in regime di continuità territoriale. La Regione ha già chiesto al ministero l'istituzione di un servizio pubblico tra la Gallura e la Toscana (le ipotesi riguardano i porti di Olbia, Golfo Aranci, Livorno e Carrara) a ottobre, e nei giorni scorsi ha sollecitato l'avvio della procedura: «I dirigenti del ministero dei Trasporti hanno assicurato che saranno avviate nel più breve tempo possibile le indagini di mercato propedeutiche all'indizione di una futura gara per l'affidamento di un obbligo di pubblico servizio. A febbraio si svolgerà un nuovo incontro per verificare la percorribilità di questa strada nei tempi brevi e le modalità di indizione della gara», annuncia l'assessora regionale Barbara Manca. Gli oneri di servizio pubblico potrebbero essere limitati al periodo giugno-settembre, quello in cui le aziende di trasporto incontrano più difficoltà nel raggiungere i porti della Penisola. Si avrebbero così garanzie su tariffe e frequenze dei collegamenti. Le difficoltà «Nella stagione estiva 2024 le compagnie di navigazione operanti in regime di libero mercato tra la Sardegna e la Penisola avevano comunicato agli autotrasportatori sardi l'impossibilità di consentire l'imbarco a mezzi contenenti animali vivi o sottoprodotti di origine animale, incompatibile – a detta degli stessi operatori - con la grossa affluenza di passeggeri», spiega Barbara Manca. «Lo stop a questo tipo di merci, fatto gravissimo per l'economia isolana, era stato attenuato dall'individuazione di una soluzione tampone che in rappresentanza della Regione avevamo concertato con un operatore, Grendi, che aveva messo a disposizione un collegamento settimanale dedicato alle merci tra i porti di Olbia e Marina di Carrara». I temi Nel corso dell'incontro con i rappresentanti del ministero, la Regione ha colto l'occasione per discutere anche del rinnovo della continuità territoriale marittima tra i porti della Sardegna e quelli del resto della Penisola, in scadenza nel 2026. «Ho ribadito la volontà da parte della Regione di giocare un ruolo più incisivo nella scelta degli indirizzi strategici del trasporto marittimo, con l'obiettivo di supportare il Ministero e di tutelare gli interessi dei cittadini sardi», spiega l'assessora. Il trasporto merci è la prima emergenza sul tavolo, soprattutto per gli aumenti delle tariffe registrati all'inizio di gennaio a causa dell'Ets, l'eurotassa istituita per disincentivare la produzione di emissioni inquinanti. In alcuni casi i rincari hanno raggiunto il 20% rispetto ai prezzi dello scorso anno. Nei giorni scorsi su questo tema hanno lanciato l'allarme le associazioni degli agricoltori e tutte le imprese che fondano parte del loro fatturato sull'export verso le altre regioni italiane e all'estero.



## Porti sardi, un 2024 record boom per crociere e merci

*Il sistema isolano chiude l'anno con dati in crescita su tutti i fronti. Deiana: «In quattro anni abbiamo superato la crisi del 2020»*

Cagliari 41 milioni e 700 mila tonnellate di merce, oltre 6 milioni e mezzo di passeggeri e poco più di 684 mila crocieristi in transito. È un bilancio più che positivo, quello del Sistema Portuale della Sardegna, che chiude il 2024 con un segno più, rispetto all'anno precedente, su tutte le "macrocategorie" di traffico. A partire dai traffici passeggeri che, sommati tutti i risultati dei principali porti commerciali (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax), per un totale di circa 5 milioni e 563 mila unità, registrano un più 4,5 per cento rispetto al 2023. Si attesta, invece, a circa il 10 per cento la crescita per il traffico sulle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa - Bonifacio e Portovesme - Carloforte), che chiudono il 2024 con poco più di 970 mila passeggeri. Come già annunciato, l'anno appena concluso segna il record assoluto nel mercato delle crociere del sistema portuale sardo, con oltre 684 mila crocieristi in transito, per un 57,5 per cento in più rispetto ad un già positivo 2023. In netta ripresa, se confrontato al biennio precedente, il settore delle rinfuse liquide (principalmente petrolio greggio in entrata e raffinati in uscita) che, nonostante la crisi internazionale, cresce dell'1 per cento rispetto al 2023. Permane un calo, che si attesta al 9 per cento, invece, sulla movimentazione delle rinfuse solide. Segno positivo per import di cereali e mangimi, ma cala il trasporto di prodotti chimici, minerali e, non ultimo, di carbone. Calo, quest'ultimo, che viene ampiamente compensato da una crescita sul tonnellaggio delle merci in colli (gommato e container) che, con un più 7 per cento sull'anno precedente, crescono di circa 900 mila tonnellate rispetto ai 12 milioni e 650 mila registrati nel 2023. Un focus particolare merita, invece, il comparto dei contenitori del Porto Canale di Cagliari che, nel 2024, cresce del 78 per cento rispetto all'anno precedente. Ammontano a 97 mila i teus movimentati negli ultimi 12 mesi, rispetto ai circa 55 mila del 2023. Un segnale di graduale ripresa, frutto di una particolare attenzione alle dinamiche del comparto da parte dell'AdSP. «Chiudiamo con grande soddisfazione un anno di intensa attività per i nostri porti di Sistema - dice Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna -. Il 2024 ha rappresentato il picco di una rapida risalita che, in appena quattro anni, ha colmato la crisi del 2020 e superato, in termini di crescita, i risultati eccellenti del 2019 e, non ultimi, quelli del 2023. Assistiamo ad un record storico sul mercato delle crociere, che si appresta ad avvicinarsi alla soglia dei 700 mila transiti e ad uno altrettanto soddisfacente, nel settore traghetti, che sfonda il tetto dei 6 milioni e mezzo di passeggeri. Un sistema portuale sano, quello emerso dal dato 2024, sostenuto anche da una ripresa netta del comparto merci che, nonostante la crisi internazionale, chiude con un generale segno più, riportando una ventata di ottimismo nelle banchine e, di conseguenza, ad una nuova stagione imprenditoriale ed occupazionale per gli scali di competenza».



Trasporti. Lo scalo industriale di Cagliari comincia a riprendersi dopo il crollo degli scorsi anni

### Porti sardi, passeggeri in aumento

Superati i 6,5 milioni nel 2024. Bene anche crociere e traffico merci

Oltre 6 milioni e mezzo di passeggeri e poco più di 684mila crocieristi in transito. E circa 41 milioni e 700mila tonnellate di merce. Sono i numeri del 2024 dei porti sardi. Cifre che crescono rispetto al 2023. Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci e Arbatax, con un totale di circa 5 milioni e 563mila unità, registrano un più 4,5% rispetto all'anno precedente. Si attesta, invece, a circa il 10% la crescita per il traffico sulle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa - Bonifacio e Portovesme - Carloforte): chiuso il 2024 con poco più di 970mila passeggeri. Le statistiche Record nel mercato delle crociere con oltre 684 mila passeggeri in transito, per un 57,5% in più rispetto al 2023. In netta ripresa, se confrontato al biennio precedente, il settore delle rinfuse liquide (principalmente petrolio greggio in entrata e raffinati in uscita): cresce dell'1% rispetto al 2023. Permane un calo, che si attesta al 9%, invece, sulla movimentazione delle rinfuse solide. Segno positivo per import di cereali e mangimi, ma cala il trasporto di prodotti chimici, minerali e, non ultimo, di carbone. Cresce il settore delle merci in colli (gommato e container): più 7% sull'anno precedente e aumento di circa 900mila tonnellate rispetto ai 12 milioni e 650mila registrati nel 2023. Il comparto dei container del Porto Canale di Cagliari cresce del 78% rispetto all'anno precedente. Ammontano, a 97mila i Teus movimentati negli ultimi 12 mesi, rispetto ai circa 55mila registrati nel 2023. La risalita «Chiudiamo con grande soddisfazione un anno di intensa attività per i nostri porti di sistema», dice Massimo Deiana, presidente dell'autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, «il 2024 ha rappresentato il picco di una rapida risalita che, in appena quattro anni, ha colmato la crisi del 2020 e superato, in termini di crescita, i risultati eccellenti del 2019 e, non ultimi, quelli del 2023». La novità La grande novità riguarda lo sviluppo del settore crocieristico, mai così alto come in questo periodo: «Assistiamo ad un record storico sul mercato delle crociere, che si appresta ad avvicinarsi alla soglia dei 700 mila transiti», fa notare Deiana, che comunque sottolinea l'altrettanto «soddisfacente» risultato «nel settore traghetti, che sfonda il tetto dei 6 milioni e mezzo di passeggeri». Il sistema portuale della Sardegna è «sano», e i dati del 2024 evidenziano anche uno scenario positivo anche per la «ripresa netta del comparto merci che, nonostante la crisi internazionale, chiude con un generale segno più, riportando una ventata di ottimismo nelle banchine e, di conseguenza, ad una nuova stagione imprenditoriale ed occupazionale per gli scali di competenza».





## **Porti sardi, passeggeri in aumento e record per le crociere**

Bene anche le merci, quasi 42 milioni di tonnellate Oltre 6 milioni e mezzo di passeggeri e poco più di 684mila crocieristi in transito. E circa 41 milioni e 700mila tonnellate di merce. Sono i numeri del 2024 dei porti sardi. Cifre che crescono rispetto al 2023. Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci e Arbatax, con un totale di circa 5 milioni e 563mila unità, registrano un più 4,5% rispetto all'anno precedente. Si attesta, invece, a circa il 10% la crescita per il traffico sulle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa - Bonifacio e Portovesme - Carloforte): chiuso il 2024 con poco più di 970mila passeggeri. Record nel mercato delle crociere con oltre 684 mila passeggeri in transito, per un 57,5% in più rispetto al 2023. In netta ripresa, se confrontato al biennio precedente, il settore delle rinfuse liquide (principalmente petrolio greggio in entrata e raffinati in uscita): cresce dell'1% rispetto al 2023. Permane un calo, che si attesta al 9%, invece, sulla movimentazione delle rinfuse solide. Segno positivo per import di cereali e mangimi, ma cala il trasporto di prodotti chimici, minerali e, non ultimo, di carbone. Cresce il settore delle merci in colli (gommato e container): più 7% sull'anno precedente e aumento di circa 900mila tonnellate rispetto ai 12 milioni e 650mila registrati nel 2023. Il comparto dei container del Porto Canale di Cagliari cresce del 78% rispetto all'anno precedente. Ammontano, a 97mila i Teus movimentati negli ultimi 12 mesi, rispetto ai circa 55mila del 2023. "Chiudiamo con grande soddisfazione un anno di intensa attività per i nostri porti di Sistema - dice Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Il 2024 ha rappresentato il picco di una rapida risalita che, in appena quattro anni, ha colmato la crisi del 2020 e superato, in termini di crescita, i risultati eccellenti del 2019 e, non ultimi, quelli del 2023".



## **Sistema Portuale sardo, Deiana: "Il 2024 è il picco di una rapida risalita, colmata la crisi del 2020"**

*Record assoluto nel settore delle crociere + 57,5%, rispetto ad un già positivo 2023, con oltre 684 mila crocieristi in transito.*

CAGLIARI Crescita in tutti i comparti merceologici per i Porti del Sistema della Sardegna che chiudono il 2024 con il segno più, rispetto al 2023. Un risultato positivo per i porti del Sistema della Sardegna che, nonostante la crisi mondiale del settore merci, ha movimentato circa 41 milioni e 700 mila tonnellate di merce, oltre 6 milioni e mezzo di passeggeri e hanno registrato il transito di oltre 684 mila crocieristi. tiene a precisare l'Autorità di Sistema Portuale, Traghetti: I porti commerciali (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax), globalmente nel 2024 hanno registrato un totale di circa 5 milioni e 563 mila unità, + 4,5 per cento rispetto al 2023. Si attesa, invece, a circa il 10 per cento la crescita per il traffico sulle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa - Bonifacio e Portovesme Carloforte), che chiudono il 2024 con poco più di 970 mila passeggeri. Il presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, ha commentato: 'Chiudiamo con grande soddisfazione un anno di intensa attività per i nostri porti di Sistema - ha detto Deiana - Il 2024 ha rappresentato il picco di una rapida risalita che, in appena quattro anni, ha colmato la crisi del 2020 e superato, in termini di crescita, i risultati eccellenti del 2019 e, non ultimi, quelli del 2023. Assistiamo ad un record storico sul mercato delle crociere, che si appresta ad avvicinarsi alla soglia dei 700 mila transiti e ad uno altrettanto soddisfacente, nel settore traghetti, che sfonda il tetto dei 6 milioni e mezzo di passeggeri. Un sistema portuale sano, quello emerso dal dato 2024, sostenuto anche da una ripresa netta del comparto merci che, nonostante la crisi internazionale, chiude con un generale segno più, riportando una ventata di ottimismo nelle banchine e, di conseguenza, ad una nuova stagione imprenditoriale ed occupazionale per gli scali di competenza'.



## **Nuovo record di traffici per i porti del Sistema Sardegna**

Circa 41 milioni e 700 mila tonnellate di merce, oltre 6 milioni e mezzo di passeggeri e poco più di 684 mila crocieristi in transito. È un bilancio più che positivo, quello del Sistema Portuale della Sardegna, che chiude con un segno più, rispetto al 2023, su tutte le "macrocategorie" di traffico. A partire dai traffici passeggeri che, sommati tutti i risultati dei principali porti commerciali (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax), per un totale di circa 5 milioni e 563 mila unità, registrano un più 4,5 per cento rispetto al 2023. Si attesa, invece, a circa il 10 per cento la crescita per il traffico sulle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa - Bonifacio e Portovesme - Carloforte), che chiudono il 2024 con poco più di 970 mila passeggeri. Come già annunciato, l'anno appena concluso segna il record assoluto nel mercato delle crociere del sistema portuale sardo, con oltre 684 mila crocieristi in transito, per un 57,5 per cento in più rispetto ad un già positivo 2023. In netta ripresa, se confrontato al biennio precedente, il settore delle rinfuse liquide (principalmente petrolio greggio in entrata e raffinati in uscita) che, nonostante la crisi internazionale, cresce dell'1 per cento rispetto al 2023. Permane un calo, che si attesta al 9 per cento, invece, sulla movimentazione delle rinfuse solide. Segno positivo per import di cereali e mangimi, ma cala il trasporto di prodotti chimici, minerali e, non ultimo, di carbone. Calo, quest'ultimo, che viene ampiamente compensato da una crescita sul tonnellaggio delle merci in colli (gommato e container) che, con un più 7 per cento sull'anno precedente, crescono di circa 900 mila tonnellate rispetto ai 12 milioni e 650 mila registrati nel 2023. Un focus particolare merita, invece, il comparto dei contenitori del Porto Canale di Cagliari che, nel 2024, cresce del 78 per cento rispetto all'anno precedente. Ammontano, infatti, a 97 mila i TEUS movimentati negli ultimi 12 mesi, rispetto ai circa 55 mila del 2023. Un segnale di graduale ripresa, frutto di una particolare attenzione alle dinamiche del comparto da parte dell'AdSP. "Chiudiamo con grande soddisfazione un anno di intensa attività per i nostri porti di Sistema - dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Il 2024 ha rappresentato il picco di una rapida risalita che, in appena quattro anni, ha colmato la crisi del 2020 e superato, in termini di crescita, i risultati eccellenti del 2019 e, non ultimi, quelli del 2023. Assistiamo ad un record storico sul mercato delle crociere, che si appresta ad avvicinarsi alla soglia dei 700 mila transiti e ad uno altrettanto soddisfacente, nel settore traghetti, che sfonda il tetto dei 6 milioni e mezzo di passeggeri. Un sistema portuale sano, quello emerso dal dato 2024, sostenuto anche da una ripresa netta del comparto merci che, nonostante la crisi internazionale, chiude con un generale segno più, riportando una ventata di ottimismo nelle banchine e, di conseguenza, ad una nuova stagione imprenditoriale ed occupazionale per gli scali di competenza".

## **Nel 2024 il traffico delle merci nei porti sardi ha segnato una crescita del +1,7% trainata dalle merci varie**

Record delle crociere. Passeggeri dei traghetti in aumento del +4,5% Nel 2024 i porti della Sardegna hanno movimentato complessivamente 41,65 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +1,7% sull'anno precedente. La crescita è stata generata principalmente dal rialzo delle merci varie, con i carichi containerizzati attestatisi a 825mila tonnellate (+145,9%) per una movimentazione di contenitori pari a 196.539 teu (+41,5%) e con i rotabili risultati pari a 12,66 milioni di tonnellate (+3,2%). In lieve aumento del +0,8% anche le rinfuse liquide con un totale di 24,43 milioni di tonnellate, di cui 12,30 milioni di tonnellate di petrolio grezzo (-2,1%), 11,64 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+4,8%), 229mila tonnellate di prodotti chimici (+20,9%), 211mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (+4,3%) e 54mila tonnellate di altre rinfuse liquide (-68,8%). Le rinfuse solide, invece, sono diminuite del -9,1% scendendo a 3,73 milioni di tonnellate, incluse 1,46 milioni di tonnellate di carboni e ligniti (-8,8%), 1,34 milioni di tonnellate di minerali e materiali da costruzione (-7,1%), 383mila tonnellate di cereali (-1,1%), 156mila tonnellate di prodotti alimentari, mangimi e oleaginosi (+44,1%), 61mila tonnellate di prodotti metallurgici (-49,4%), 29mila tonnellate di prodotti chimici (-85,4%) e 302mila tonnellate di altre rinfuse secche (+25,2%). L'incremento globale del traffico delle merci nei porti sardi è stato generato dal rialzo del +3,5% dei volumi movimentati dal porto di Cagliari/Sarroch che sono ammontati a 30,10 milioni di tonnellate. Stabile è risultato nel 2024 il traffico nel porto di Porto Torres con 3,08 milioni di tonnellate (+0,4%) così come nel porto di Olbia con 6,40 milioni di tonnellate (-0,5%). In calo i traffici nei porti di Oristano con 1,17 milioni di tonnellate (-9,1%), Portoscuso/Portovesme con 689mila tonnellate (-16,0%), Arbatax con 110mila tonnellate (-7,6%) e Golfo Aranci con 92mila tonnellate (-35,1%). Lo scorso anno il traffico di passeggeri negli scali portuali sardi è stato di 7,22 milioni di persone (+8,6%). Nel settore dei servizi di linea, il traffico dei traghetti ha totalizzato 5,56 milioni di passeggeri (+4,5%) e quello dei servizi per le isole minori 970mila passeggeri (+9,9%). Nel segmento delle crociere è stato segnato un nuovo record storico con 864mila passeggeri (+57,5%) tutti in transito. «Il 2024 - ha commentato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, Massimo Deiana - ha rappresentato il picco di una rapida risalita che, in appena quattro anni, ha colmato la crisi del 2020 e superato, in termini di crescita, i risultati eccellenti del 2019 e, non ultimi, quelli del 2023. Assistiamo ad un record storico sul mercato delle crociere, che si appresta ad avvicinarsi alla soglia dei 700 mila transiti e ad uno altrettanto soddisfacente, nel settore traghetti, che sfonda il tetto dei 6 milioni e mezzo di passeggeri. Un sistema portuale sano, quello emerso dal dato 2024, sostenuto anche da una ripresa netta del comparto merci che, nonostante la crisi internazionale, chiude con un generale segno più, riportando una ventata di ottimismo nelle banchine e, di conseguenza, ad una nuova stagione imprenditoriale ed occupazionale per gli scali di competenza».

## **Porti della Sardegna, record di crocieristi nel 2024**

*Con 700 mila transiti è il miglior risultato di sempre. 41,7 milioni di tonnellate merce movimentata. Forte recupero del traffico contenitori*

Circa 41 milioni e 700 mila tonnellate di merce, oltre 6 milioni e mezzo di passeggeri e poco più di 684 mila crocieristi in transito. È un bilancio più che positivo quello del sistema portuale della Sardegna, che chiude con un segno positivo rispetto al 2023 su tutte le "macrocategorie" di traffico. A partire dai traffici passeggeri che, sommati tutti i risultati dei principali porti commerciali (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax), per un totale di circa 5 milioni e 563 mila unità, registrano un più 4,5 per cento rispetto al 2023. Si attesa, invece, a circa il 10 per cento la crescita per il traffico sulle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa - Bonifacio e Portovesme - Carloforte), che chiudono il 2024 con poco più di 970 mila passeggeri. Come già annunciato, l'anno appena concluso segna il record assoluto nel mercato delle crociere del sistema portuale sardo, con oltre 684 mila crocieristi in transito, per un 57,5 per cento in più rispetto ad un già positivo 2023. In netta ripresa, se confrontato al biennio precedente, il settore delle rinfuse liquide (principalmente petrolio greggio in entrata e raffinati in uscita) che, nonostante la crisi internazionale, cresce dell'1 per cento rispetto al 2023. Permane un calo, che si attesta al 9 per cento, invece, sulla movimentazione delle rinfuse solide. Segno positivo per import di cereali e mangimi, ma cala il trasporto di prodotti chimici, minerali e, non ultimo, di carbone. Calo, quest'ultimo, che viene ampiamente compensato da una crescita sul tonnellaggio delle merci in colli (gommato e container) che, con un più 7 per cento sull'anno precedente, crescono di circa 900 mila tonnellate rispetto ai 12 milioni e 650 mila registrati nel 2023. Un focus particolare merita, invece, il comparto dei contenitori del Porto Canale di Cagliari che, nel 2024, cresce del 78 per cento rispetto all'anno precedente. Ammontano, infatti, a 97 mila i TEUS movimentati negli ultimi 12 mesi, rispetto ai circa 55 mila del 2023. Un segnale di graduale ripresa, frutto di una particolare attenzione alle dinamiche del comparto da parte dell'AdSP. "Chiudiamo con grande soddisfazione un anno di intensa attività per i nostri porti di Sistema - dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Il 2024 ha rappresentato il picco di una rapida risalita che, in appena quattro anni, ha colmato la crisi del 2020 e superato, in termini di crescita, i risultati eccellenti del 2019 e, non ultimi, quelli del 2023. Assistiamo ad un record storico sul mercato delle crociere, che si appresta ad avvicinarsi alla soglia dei 700 mila transiti e ad uno altrettanto soddisfacente, nel settore traghetti, che sfonda il tetto dei 6 milioni e mezzo di passeggeri. Un sistema portuale sano, quello emerso dal dato 2024, sostenuto anche da una ripresa netta del comparto merci che, nonostante la crisi internazionale, chiude con un generale segno più, riportando una ventata di ottimismo nelle banchine e, di conseguenza, ad una nuova stagione imprenditoriale ed occupazionale per gli scali di competenza".

## **Un 2024 col segno più per i porti sardi**

*Pubblicate dall'AdSP le statistiche annuali*

Circa 41 milioni e 700 mila tonnellate di merce, oltre 6 milioni e mezzo di passeggeri e poco più di 684 mila crocieristi in transito. È un bilancio più che positivo, quello del Sistema Portuale della Sardegna, che chiude con un segno più, rispetto al 2023, su tutte le "macrocategorie" di traffico. A partire dai traffici passeggeri che, sommati tutti i risultati dei principali porti commerciali (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax), per un totale di circa 5 milioni e 563 mila unità, registrano un più 4,5 per cento rispetto al 2023. Si attese, invece, a circa il 10 per cento la crescita per il traffico sulle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa - Bonifacio e Portovesme - Carloforte), che chiudono il 2024 con poco più di 970 mila passeggeri. Calo, quest'ultimo, che viene ampiamente compensato da una crescita sul tonnellaggio delle merci in colli (gommato e container) che, con un più 7 per cento sull'anno precedente, crescono di circa 900 mila tonnellate rispetto ai 12 milioni e 650 mila registrati nel 2023. Un focus particolare merita, invece, il comparto dei contenitori del Porto Canale di Cagliari che, nel 2024, cresce del 78 per cento rispetto all'anno precedente. Ammontano, infatti, a 97 mila i TEUS movimentati negli ultimi 12 mesi, rispetto ai circa 55 mila del 2023. Un segnale di graduale ripresa, frutto di una particolare attenzione alle dinamiche del comparto da parte dell'AdSP. "Chiudiamo con grande soddisfazione un anno di intensa attività per i nostri porti di Sistema - dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Il 2024 ha rappresentato il picco di una rapida risalita che, in appena quattro anni, ha colmato la crisi del 2020 e superato, in termini di crescita, i risultati eccellenti del 2019 e, non ultimi, quelli del 2023. Assistiamo ad un record storico sul mercato delle crociere, che si appresta ad avvicinarsi alla soglia dei 700 mila transiti e ad uno altrettanto soddisfacente, nel settore traghetti, che sfonda il tetto dei 6 milioni e mezzo di passeggeri. Un sistema portuale sano, quello emerso dal dato 2024, sostenuto anche da una ripresa netta del comparto merci che, nonostante la crisi internazionale, chiude con un generale segno più, riportando una ventata di ottimismo nelle banchine e, di conseguenza, ad una nuova stagione imprenditoriale ed occupazionale per gli scali di competenza.

### **Porti Sardegna, passeggeri in aumento e record per le crociere**

Nel 2024, bene anche le merci, quasi 42 milioni di tonnellate Oltre 6 milioni e mezzo di passeggeri e poco più di 684mila crocieristi in transito. E circa 41 milioni e 700mila tonnellate di merce. Sono i numeri del 2024 dei porti sardi. Cifre che crescono rispetto al 2023. Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci e Arbatax, con un totale di circa 5 milioni e 563mila unità, registrano un più 4,5% rispetto all'anno precedente. Si attesta, invece, a circa il 10% la crescita per il traffico sulle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa - Bonifacio e Portovesme - Carloforte): chiuso il 2024 con poco più di 970mila passeggeri. Record nel mercato delle crociere con oltre 684 mila passeggeri in transito, per un 57,5% in più rispetto al 2023. In netta ripresa, se confrontato al biennio precedente, il settore delle rinfuse liquide (principalmente petrolio greggio in entrata e raffinati in uscita): cresce dell'1% rispetto al 2023. Permane un calo, che si attesta al 9%, invece, sulla movimentazione delle rinfuse solide. Segno positivo per import di cereali e mangimi, ma cala il trasporto di prodotti chimici, minerali e, non ultimo, di carbone. Cresce il settore delle merci in colli (gommato e container): più 7% sull'anno precedente e aumento di circa 900mila tonnellate rispetto ai 12 milioni e 650mila registrati nel 2023. Il comparto dei container del Porto Canale di Cagliari cresce del 78% rispetto all'anno precedente. Ammontano, a 97mila i Teus movimentati negli ultimi 12 mesi, rispetto ai circa 55mila del 2023.



## **Sistema portuale, bilancio positivo con 6,5 milioni di croceristi e oltre 41 milioni di tonnellate di merci**

Circa 41 milioni e 700 mila tonnellate di merce, oltre 6 milioni e mezzo di passeggeri e poco più di 684 mila crocieristi in transito. È un bilancio più che positivo, quello del Sistema Portuale della Sardegna, che chiude con un segno più, rispetto al 2023, su tutte le "macrocategorie" di traffico. A partire dai traffici passeggeri che, sommati tutti i risultati dei principali porti commerciali (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax), per un totale di circa 5 milioni e 563 mila unità, registrano un più 4,5 per cento rispetto al 2023. Si attese, invece, a circa il 10 per cento la crescita per il traffico sulle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa - Bonifacio e Portovesme - Carloforte), che chiudono il 2024 con poco più di 970 mila passeggeri. Come già annunciato, l'anno appena concluso segna il record assoluto nel mercato delle crociere del sistema portuale sardo, con oltre 684 mila crocieristi in transito, per un 57,5 per cento in più rispetto ad un già positivo 2023. In netta ripresa, se confrontato al biennio precedente, il settore delle rinfuse liquide (principalmente petrolio greggio in entrata e raffinati in uscita) che, nonostante la crisi internazionale, cresce dell'1 per cento rispetto al 2023. Permane un calo, che si attesta al 9 per cento, invece, sulla movimentazione delle rinfuse solide. Segno positivo per import di cereali e mangimi, ma cala il trasporto di prodotti chimici, minerali e, non ultimo, di carbone. Calo, quest'ultimo, che viene ampiamente compensato da una crescita sul tonnellaggio delle merci in colli (gommato e container) che, con un più 7 per cento sull'anno precedente, crescono di circa 900 mila tonnellate rispetto ai 12 milioni e 650 mila registrati nel 2023. Un focus particolare merita, invece, il comparto dei contenitori del Porto Canale di Cagliari che, nel 2024, cresce del 78 per cento rispetto all'anno precedente. Ammontano, infatti, a 97 mila i TEUS movimentati negli ultimi 12 mesi, rispetto ai circa 55 mila del 2023. Un segnale di graduale ripresa, frutto di una particolare attenzione alle dinamiche del comparto da parte dell'AdSP. "Chiudiamo con grande soddisfazione un anno di intensa attività per i nostri porti di Sistema - dice Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Il 2024 ha rappresentato il picco di una rapida risalita che, in appena quattro anni, ha colmato la crisi del 2020 e superato, in termini di crescita, i risultati eccellenti del 2019 e, non ultimi, quelli del 2023. Assistiamo ad un record storico sul mercato delle crociere, che si appresta ad avvicinarsi alla soglia dei 700 mila transiti e ad uno altrettanto soddisfacente, nel settore traghetti, che sfonda il tetto dei 6 milioni e mezzo di passeggeri. Un sistema portuale sano, quello emerso dal dato 2024, sostenuto anche da una ripresa netta del comparto merci che, nonostante la crisi internazionale, chiude con un generale segno più, riportando una ventata di ottimismo nelle banchine e, di conseguenza, ad una nuova stagione imprenditoriale ed occupazionale per gli scali di competenza".

## **Nuovo record di traffici per i porti del Sistema Sardegna**

*Nonostante la crisi mondiale del settore merci, il 2024 si chiude positivamente su tutti i comparti*

Circa 41 milioni e 700 mila tonnellate di merce, oltre 6 milioni e mezzo di passeggeri e poco più di 684 mila crocieristi in transito. È un bilancio più che positivo, quello del Sistema Portuale della Sardegna, che chiude con un segno più, rispetto al 2023, su tutte le "macrocategorie" di traffico. A partire dai traffici passeggeri che, sommati tutti i risultati dei principali porti commerciali (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax), per un totale di circa 5 milioni e 563 mila unità, registrano un più 4,5 per cento rispetto al 2023. Si attese, invece, a circa il 10 per cento la crescita per il traffico sulle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa - Bonifacio e Portovesme - Carloforte), che chiudono il 2024 con poco più di 970 mila passeggeri. Come già annunciato, l'anno appena concluso segna il record assoluto nel mercato delle crociere del sistema portuale sardo, con oltre 684 mila crocieristi in transito, per un 57,5 per cento in più rispetto ad un già positivo 2023. In netta ripresa, se confrontato al biennio precedente, il settore delle rinfuse liquide (principalmente petrolio greggio in entrata e raffinati in uscita) che, nonostante la crisi internazionale, cresce dell'1 per cento rispetto al 2023. Permane un calo, che si attesta al 9 per cento, invece, sulla movimentazione delle rinfuse solide. Segno positivo per import di cereali e mangimi, ma cala il trasporto di prodotti chimici, minerali e, non ultimo, di carbone. Calo, quest'ultimo, che viene ampiamente compensato da una crescita sul tonnellaggio delle merci in colli (gommato e container) che, con un più 7 per cento sull'anno precedente, crescono di circa 900 mila tonnellate rispetto ai 12 milioni e 650 mila registrati nel 2023. Un focus particolare merita, invece, il comparto dei contenitori del Porto Canale di Cagliari che, nel 2024, cresce del 78 per cento rispetto all'anno precedente. Ammontano, infatti, a 97 mila i TEUS movimentati negli ultimi 12 mesi, rispetto ai circa 55 mila del 2023. Un segnale di graduale ripresa, frutto di una particolare attenzione alle dinamiche del comparto da parte dell'AdSP. " Chiudiamo con grande soddisfazione un anno di intensa attività per i nostri porti di Sistema - dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Il 2024 ha rappresentato il picco di una rapida risalita che, in appena quattro anni, ha colmato la crisi del 2020 e superato, in termini di crescita, i risultati eccellenti del 2019 e, non ultimi, quelli del 2023. Assistiamo ad un record storico sul mercato delle crociere, che si appresta ad avvicinarsi alla soglia dei 700 mila transiti e ad uno altrettanto soddisfacente, nel settore traghetti, che sfonda il tetto dei 6 milioni e mezzo di passeggeri. Un sistema portuale sano, quello emerso dal dato 2024, sostenuto anche da una ripresa netta del comparto merci che, nonostante la crisi internazionale, chiude con un generale segno più, riportando una ventata di ottimismo nelle banchine e, di conseguenza, ad una nuova stagione imprenditoriale ed occupazionale per gli scali di competenza".

## **Annata positiva (+4,5%) per i traffici nei porti sardi nel 2024**

*Porti Nell'esercizio appena trascorso cresciuta la movimentazione di merci e di passeggeri, con record per le crociere*

di REDAZIONE SHIPPING ITALY "Con 41 milioni e 700 mila tonnellate di merce, oltre 6 milioni e mezzo di passeggeri e poco più di 684 mila crocieristi è più che positivo il bilancio dei traffici del Sistema Portuale della Sardegna, che chiude con un segno più, rispetto al 2023, su tutte le 'macrocategorie' di traffico". Lo ha evidenziato in una nota l'Autorità di sistema portuale sarda. In particolare, con un totale di circa 5 milioni e 563 mila unità, i passeggeri sono cresciuti del 4,5% rispetto al 2023, mentre "si attesta al 10% la crescita per il traffico sulle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa - Bonifacio e Portovesme - Carloforte), che chiudono il 2024 con poco più di 970 mila passeggeri". Inoltre "l'anno appena concluso segna il record assoluto nel mercato delle crociere del sistema portuale sardo, con oltre 684 mila crocieristi in transito, per un 57,5% in più rispetto ad un già positivo 2023". Quanto alle merci, "in netta ripresa, se confrontato al biennio precedente, il settore delle rinfuse liquide (principalmente petrolio greggio in entrata e raffinati in uscita) che, nonostante la crisi internazionale, cresce dell'1% rispetto al 2023. Permane un calo, che si attesta al 9%, invece, sulla movimentazione delle rinfuse solide. Segno positivo per import di cereali e mangimi, ma cala il trasporto di prodotti chimici, minerali e, non ultimo, di carbone. Calo, quest'ultimo, che viene ampiamente compensato da una crescita sul tonnellaggio delle merci in colli (gommato e container) che, con un più 7% sull'anno precedente, crescono di circa 900 mila tonnellate rispetto ai 12 milioni e 650 mila registrati nel 2023". Secondo l'Adsp "un focus particolare merita il comparto dei contenitori del Porto Canale di Cagliari che, nel 2024, cresce del 78% rispetto all'anno precedente. Ammontano, infatti, a 97 mila i Teu movimentati negli ultimi 12 mesi, rispetto ai circa 55 mila del 2023. Un segnale di graduale ripresa, frutto di una particolare attenzione alle dinamiche del comparto da parte dell'AdSP". "Chiudiamo con grande soddisfazione un anno di intensa attività per i nostri porti di Sistema" ha commentato Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. "Il 2024 ha rappresentato il picco di una rapida risalita che, in appena quattro anni, ha colmato la crisi del 2020 e superato, in termini di crescita, i risultati eccellenti del 2019 e, non ultimi, quelli del 2023. Assistiamo ad un record storico sul mercato delle crociere, che si appresta ad avvicinarsi alla soglia dei 700 mila transiti e ad uno altrettanto soddisfacente, nel settore traghetti, che sfonda il tetto dei 6 milioni e mezzo di passeggeri. Un sistema portuale sano, quello emerso dal dato 2024, sostenuto anche da una ripresa netta del comparto merci che, nonostante la crisi internazionale, chiude con un generale segno più, riportando una ventata di ottimismo nelle banchine e, di conseguenza, ad una nuova stagione imprenditoriale ed occupazionale per gli scali di competenza".

## Porti della Sardegna: traffici in crescita, record per crociere e container

CAGLIARI Nonostante la crisi globale del settore merci, il 2024 si chiude con un bilancio positivo per il Sistema Portuale della Sardegna. I dati certificano un incremento significativo in tutti i comparti, con oltre 41,6 milioni di tonnellate di merci movimentate, più di 6,5 milioni di passeggeri e un boom delle crociere, che registrano oltre 684 mila transiti. I porti di Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci e Arbatax hanno accolto complessivamente circa 5,56 milioni di passeggeri sui traghetti di linea, con un aumento del 4,5% rispetto al 2023. Ancora più marcato il progresso sulle tratte brevi (come Santa Teresa-Bonifacio e Portovesme-Carloforte), che sfiorano il milione di passeggeri, con una crescita del 9,9%. Il settore delle crociere segna un vero e proprio record: 684.061 crocieristi sono transitati nei porti sardi, con un incremento del 57,5% rispetto al già positivo 2023. Un risultato che conferma la crescente attrattività dell'isola come destinazione turistica nel panorama delle grandi compagnie di navigazione. Merci e container: segnali di ripresa Il traffico merci totale si attesta a 41,6 milioni di tonnellate, con un incremento dell'1,7% rispetto all'anno precedente. In ripresa le rinfuse liquide, trainate dai flussi di petrolio greggio e raffinati, che segnano un +1%. In calo invece le rinfuse solide (-9%), penalizzate dalla riduzione del trasporto di minerali, prodotti chimici e carbone. Tendenza opposta per il traffico di merci in colli (gomma e container), che cresce del 7%, con un aumento di circa 900 mila tonnellate rispetto al 2023. Il dato più eclatante riguarda però il traffico container del Porto Canale di Cagliari, che mette a segno una crescita del 78%: i TEUs movimentati nel 2024 sono stati 97.137, contro i 54.650 dell'anno precedente. Un risultato che testimonia la ripresa dello scalo cagliaritano e il rinnovato impegno dell'Autorità di Sistema Portuale nella valorizzazione del settore. deiana Chiudiamo con grande soddisfazione un anno di intensa attività per i nostri porti di Sistema dichiara Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna Il 2024 ha rappresentato il picco di una rapida risalita che, in appena quattro anni, ha colmato la crisi del 2020 e superato i risultati eccellenti del 2019 e del 2023. Assistiamo a un record storico per le crociere, vicine ai 700 mila transiti, e a un incremento del traffico traghetti oltre i 6,5 milioni di passeggeri. Anche il comparto merci, nonostante la crisi internazionale, registra un segno positivo, portando ottimismo e nuove opportunità per l'economia portuale sarda.

## **Porti della Sardegna, record storico sul mercato delle crociere**

*Registrati 700 mila transiti. Bene anche nel settore traghetti con 6 milioni e mezzo di passeggeri*

Cagliari – Nonostante la crisi mondiale del settore delle merci, il 2024 si chiude positivamente su tutti i comparti per il sistema portuale della Sardegna, che fa registrare un segno più, rispetto al 2023, su tutte le “macrocategorie” di traffico: circa 41 milioni e 700 mila tonnellate di merce, oltre 6 milioni e mezzo di passeggeri e poco più di 684 mila crocieristi in transito. Dunque, il 2024 segna il record assoluto nel mercato cruise, col 57,5 % in più rispetto ad un già positivo 2023. In netta ripresa, se confrontato al biennio precedente, il settore delle rinfuse liquide (principalmente petrolio greggio in entrata e raffinati in uscita) che, nonostante la crisi internazionale, cresce dell’1 % rispetto al 2023. Permane un calo, che si attesta al 9%, invece, sulla movimentazione delle rinfuse solide. Un focus particolare merita, invece, il comparto dei contenitori del Porto Canale di Cagliari che, nel 2024, cresce del 78% all’anno precedente: sono 97mila i teu movimentati negli ultimi 12 mesi, rispetto ai circa 55 mila del 2023. “Chiudiamo con grande soddisfazione un anno di intensa attività – dice Massimo Deiana, presidente dell’Adsp del Mare di Sardegna – Il 2024 ha rappresentato il picco di una rapida risalita che, in appena quattro anni, ha colmato la crisi del 2020 e superato, in termini di crescita, i risultati eccellenti del 2019 e, non ultimi, quelli del 2023. Assistiamo ad un record storico sul mercato delle crociere, che si appresta ad avvicinarsi alla soglia dei 700 mila transiti e ad uno altrettanto soddisfacente, nel settore traghetti, che sfonda il tetto dei 6 milioni e mezzo di passeggeri”.

## **Deiana chiude in attivo la bilancia commerciale 2024**

*Nuovo record di traffici per gli 8 scali del Sistema Portuale della Sardegna nonostante la crisi mondiale del settore merci*

“Chiudiamo con grande soddisfazione un anno di intensa attività per i nostri porti di Sistema. Il 2024 ha rappresentato il picco di una rapida risalita che, in appena quattro anni, ha colmato la crisi del 2020 e superato, in termini di crescita, i risultati eccellenti del 2019 e, non ultimi, quelli del 2023” afferma Massimo Deiana, Presidente dell’AdSP del Mare di Sardegna, commentando i dati del 2024. “Abbiamo un sistema portuale sano sostenuto anche da una ripresa netta del comparto merci che, nonostante la crisi internazionale, chiude con un generale segno ‘+’, riportando una ventata di ottimismo nelle banchine e, di conseguenza, ad una nuova stagione imprenditoriale ed occupazionale per gli scali di competenza. Inoltre assistiamo ad un record storico sul mercato delle crociere, che si appresta ad avvicinarsi alla soglia dei 700 mila transiti, segnando il record assoluto con 684 mila crocieristi in transito, per un +57,5% in più rispetto ad un già positivo 2023; e ad uno altrettanto soddisfacente nel settore traghetti, che sfonda il tetto dei 5,5 milioni di passeggeri.”. Nonostante la crisi mondiale del settore merci, il 2024 si chiude dunque positivamente su tutti i comparti per gli 8 scali della Sardegna (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Arbatax, Oristano, S.Teresa di Gallura e Portovesme); bilancio più che positivo che chiude con un segno positivo rispetto al 2023, su tutte le macrocategorie di traffico: 41 milioni e 700 mila tonnellate di merce, oltre 5 milioni e mezzo di passeggeri traghetti e poco più di 684 mila crocieristi in transito. Si attesta al 10% la crescita per il traffico sulle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa – Bonifacio e Portovesme - Carloforte), che chiudono il 2024 con poco più di 970 mila passeggeri. In netta ripresa, se confrontato al biennio precedente, il settore delle rinfuse liquide (principalmente petrolio greggio in entrata e raffinati in uscita) che nonostante la crisi internazionale cresce dell’1% rispetto al 2023. Permane un calo al 9% nella movimentazione delle rinfuse solide; invece segno positivo per import di cereali e mangimi, ma cala il trasporto di prodotti chimici, minerali e, non ultimo, di carbone, che tuttavia viene ampiamente compensato da una crescita sul tonnellaggio delle merci in colli (gommato e container) che con un +7% sull’anno precedente crescono di 900 mila tonnellate rispetto ai 12 milioni e 650 mila registrati nel 2023. Un focus particolare merita il comparto dei contenitori del Porto Canale di Cagliari che, nel 2024, cresce del 78% rispetto all’anno precedente. Ammontano a 97 mila i TEUS movimentati negli ultimi 12 mesi, rispetto ai 55 mila del 2023; segnale di graduale ripresa, frutto di una particolare attenzione alle dinamiche del comparto da parte dell’AdSP.

## **Nel 2024 il traffico delle merci nei porti sardi ha segnato una crescita del +1,7% trainata dalle merci varie**

*Record delle crociere. Passeggeri dei traghetti in aumento del +4,5%*

Nel 2024 i porti della Sardegna hanno movimentato complessivamente 41,65 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +1,7% sull'anno precedente. La crescita è stata generata principalmente dal rialzo delle merci varie, con i carichi containerizzati attestatisi a 825mila tonnellate (+145,9%) per una movimentazione di contenitori pari a 196.539 teu (+41,5%) e con i rotabili risultati pari a 12,66 milioni di tonnellate (+3,2%). In lieve aumento del +0,8% anche le rinfuse liquide con un totale di 24,43 milioni di tonnellate, di cui 12,30 milioni di tonnellate di petrolio grezzo (-2,1%), 11,64 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+4,8%), 229mila tonnellate di prodotti chimici (+20,9%), 211mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (+4,3%) e 54mila tonnellate di altre rinfuse liquide (-68,8%). Le rinfuse solide, invece, sono diminuite del -9,1% scendendo a 3,73 milioni di tonnellate, incluse 1,46 milioni di tonnellate di carboni e ligniti (-8,8%), 1,34 milioni di tonnellate di minerali e materiali da costruzione (-7,1%), 383mila tonnellate di cereali (-1,1%), 156mila tonnellate di prodotti alimentari, mangimi e oleaginosi (+44,1%), 61mila tonnellate di prodotti metallurgici (-49,4%), 29mila tonnellate di prodotti chimici (-85,4%) e 302mila tonnellate di altre rinfuse secche (+25,2%). L'incremento globale del traffico delle merci nei porti sardi è stato generato dal rialzo del +3,5% dei volumi movimentati dal porto di Cagliari/Sarroch che sono ammontati a 30,10 milioni di tonnellate. Stabile è risultato nel 2024 il traffico nel porto di Porto Torres con 3,08 milioni di tonnellate (+0,4%) così come nel porto di Olbia con 6,40 milioni di tonnellate (-0,5%). In calo i traffici nei porti di Oristano con 1,17 milioni di tonnellate (-9,1%), Portoscuso/Portovesme con 689mila tonnellate (-16,0%), Arbatax con 110mila tonnellate (-7,6%) e Golfo Aranci con 92mila tonnellate (-35,1%). Lo scorso anno il traffico di passeggeri negli scali portuali sardi è stato di 7,22 milioni di persone (+8,6%). Nel settore dei servizi di linea, il traffico dei traghetti ha totalizzato 5,56 milioni di passeggeri (+4,5%) e quello dei servizi per le isole minori 970mila passeggeri (+9,9%). Nel segmento delle crociere è stato segnato un nuovo record storico con 864mila passeggeri (+57,5%) tutti in transito. «Il 2024 - ha commentato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, Massimo Deiana - ha rappresentato il picco di una rapida risalita che, in appena quattro anni, ha colmato la crisi del 2020 e superato, in termini di crescita, i risultati eccellenti del 2019 e, non ultimi, quelli del 2023. Assistiamo ad un record storico sul mercato delle crociere, che si appresta ad avvicinarsi alla soglia dei 700 mila transiti e ad uno altrettanto soddisfacente, nel settore traghetti, che sfonda il tetto dei 6 milioni e mezzo di passeggeri. Un sistema portuale sano, quello emerso dal dato 2024, sostenuto anche da una ripresa netta del comparto merci che, nonostante la crisi internazionale, chiude con un generale segno più, riportando una ventata di ottimismo nelle banchine e, di conseguenza, ad una nuova stagione imprenditoriale ed occupazionale per gli scali di competenza».

## **È boom di crocieristi nei porti della Sardegna: 700mila nel 2024, 57% in più in un anno**

Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci e Arbatax, con circa 5,6 milioni di passeggeri, segnano un aumento del 4,5% rispetto al 2023

Boom per i porti della Sardegna nel 2024: oltre 6,5 milioni di passeggeri e più di 684mila crocieristi in transito, oltre a circa 41,7 milioni di tonnellate di merce. Rispetto all'anno precedente, i dati sono in crescita. Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci e Arbatax, con circa 5,6 milioni di passeggeri, segnano un aumento del 4,5% rispetto al 2023. In particolare, il traffico sulle rotte sotto le 20 miglia, come quelle di Santa Teresa – Bonifacio e Portovesme – Carloforte, ha visto un incremento di circa il 10%, con poco più di 970mila passeggeri. Il mercato delle crociere ha toccato un nuovo record, con oltre 684mila passeggeri, segnando un aumento del 57,5% rispetto all'anno precedente. Anche il settore delle rinfuse liquide, principalmente petrolio greggio in entrata e raffinati in uscita, ha visto una ripresa, con un incremento dell'1% rispetto al 2023. Tuttavia, la movimentazione delle rinfuse solide ha registrato una flessione del 9%. Sul fronte delle merci, si segnala una crescita nell'importazione di cereali e mangimi, mentre cala il trasporto di prodotti chimici, minerali e carbone. Il settore delle merci in colli, tra cui gommato e container, ha visto un aumento del 7%, con circa 900mila tonnellate in più rispetto ai 12,65 milioni del 2023. Tra i dati più significativi, il comparto dei container nel Porto Canale di Cagliari ha visto un incremento straordinario del 78%, con 97mila TEUs movimentati, contro i circa 55mila dell'anno precedente.



## **Porti sardi, più passeggeri e record crociere**

*Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci e Arbatax, con un totale di circa 5 milioni e 563mila unità, registrano un più 4,5% rispetto all'anno precedente. Bene anche le merci, quasi 42 milioni di tonnellate*

CAGLIARI - Oltre 6 milioni e mezzo di passeggeri e poco più di 684mila crocieristi in transito. E circa 41 milioni e 700mila tonnellate di merce. Sono i numeri del 2024 dei porti sardi. Cifre che crescono rispetto al 2023. Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci e Arbatax, con un totale di circa 5 milioni e 563mila unità, registrano un più 4,5% rispetto all'anno precedente. Si attesta, invece, a circa il 10% la crescita per il traffico sulle rotte inferiori alle 20 miglia (Santa Teresa - Bonifacio e Portovesme - Carloforte): chiuso il 2024 con poco più di 970mila passeggeri. Record nel mercato delle crociere con oltre 684 mila passeggeri in transito, per un 57,5% in più rispetto al 2023. In netta ripresa, se confrontato al biennio precedente, il settore delle rinfuse liquide (principalmente petrolio greggio in entrata e raffinati in uscita): cresce dell'1% rispetto al 2023. Permane un calo, che si attesta al 9%, invece, sulla movimentazione delle rinfuse solide. Segno positivo per import di cereali e mangimi, ma cala il trasporto di prodotti chimici, minerali e, non ultimo, di carbone. Cresce il settore delle merci in colli (gommato e container): più 7% sull'anno precedente e aumento di circa 900mila tonnellate rispetto ai 12 milioni e 650mila registrati nel 2023. Il comparto dei container del Porto Canale di Cagliari cresce del 78% rispetto all'anno precedente. Ammontano, a 97mila i Teus movimentati negli ultimi 12 mesi, rispetto ai circa 55mila del 2023. «Chiudiamo con grande soddisfazione un anno di intensa attività per i nostri porti di Sistema - dice Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Il 2024 ha rappresentato il picco di una rapida risalita che, in appena quattro anni, ha colmato la crisi del 2020 e superato, in termini di crescita, i risultati eccellenti del 2019 e, non ultimi, quelli del 2023».



### **Cagliari, nel 2024 crociere da record: mai così tanti passeggeri**

Nel 2024 Cagliari è stato il principale scalo crocieristico dell'Isola, ma generale successo in tutta la Sardegna: registrato il transito di oltre 6 milioni e mezzo di passeggeri

Sono stati oltre 6 milioni e mezzo i passeggeri che sono transitati per i porti della Sardegna nel 2024 e oltre 684mila invece i crocieristi. Si tratta dei numeri record dello scorso anno, che hanno fatto registrare un aumento del 4,5% rispetto al 2023. Soprattutto per quanto riguarda il settore crocieristico, che nel complesso ha fatto segnare un aumento addirittura del 57,5% rispetto all'anno precedente. In particolare, Cagliari è divenuta la città leader per quanto riguarda il transito crocieristico con ben 541.212 passeggeri che sono scesi nel capoluogo. Numeri più che positivi anche per il trasporto merci, con il passaggio al Porto Canale di Cagliari che è cresciuto del 78% nel corso di un anno. L'unico dato in calo è quello relativo alla movimentazione delle rinfuse solide. "Chiudiamo con grande soddisfazione un anno di intensa attività per i nostri porti di Sistema – ha affermato Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna – Il 2024 ha rappresentato il picco di una rapida risalita che, in appena quattro anni, ha colmato la crisi del 2020 e superato, in termini di crescita, i risultati eccellenti del 2019 e, non ultimi, quelli del 2023".