

Rilancio da 25 milioni sul porto industriale, a febbraio primi lavori

Si parte con la nascita del terminal per le crociere

Michela Cuccu Oristano Venticinque milioni per far crescere il porto industriale sono già pronti da investire. Si inizia subito, a febbraio, dalla ristrutturazione dell'ex caserma dei vigili del fuoco che sarà trasformata in terminal per crocieristi. Ad annunciarlo, confermando quanto già affermato nei mesi scorsi, è stato il presidente dell'Autorità portuale della Sardegna Massimo Deiana, intervenuto all'incontro convocato dal prefetto Salvatore Angieri. Quello di ieri mattina è stato l'ultimo atto di una serie di riunioni che il rappresentante dello Stato aveva avviato un anno fa a seguito dei contrasti tra Consorzio industriale e Autorità portuale accusata dal primo di trascurare lo scalo di Santa Giusta-Oristano, escluso dal Piano triennale degli investimenti. Massimo Deiana aveva replicato subito ricordando che per Oristano erano stati destinati più di quattordici milioni. Ieri si è appreso che saranno venticinque. «Il piano è motivo di orgoglio per il lavoro fatto e il riconoscimento delle potenzialità di Oristano», sono state le parole del prefetto che ha poi dichiarato: «Un anno fa ho aperto qui in Prefettura, quale luogo istituzionale di confronto e di riflessione, un tavolo per la condivisione di idee e di strategie efficaci per la valorizzazione dell'infrastruttura portuale. Nel mio ruolo di coordinamento e mediazione ho così inteso mettere insieme tutte le parti coinvolte per favorire il dialogo e arrivare a risultati concreti. Concludiamo un percorso volto a stimolare progetti e infrastrutture per il porto». Nella sala riunioni dell'ufficio di gabinetto della prefettura c'erano anche i sindaci di Oristano e Santa Giusta Massimiliano Sanna e Andrea Casu; l'amministratore straordinario della Provincia Battista Ghisu; il Presidente del Consorzio industriale, Gianluigi Carta; i rappresentanti di Rete ferroviaria italiana, il comandante della Capitaneria di porto, Andrea Chirizzi; la direttrice dell'Agenzia delle dogane, Manuela Murgia. Il presidente Deiana ha illustrato i progetti per la crescita, la sicurezza e l'ammodernamento del Porto di Oristano-Santa Giusta che, secondo la prefettura: «Rappresentano l'attuazione degli impegni assunti dalla stessa Autorità nel corso della riunione dello scorso 16 settembre, alla quale aveva preso parte, in videocollegamento, il vicepresidente del Consiglio dei ministri e ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Matteo Salvini». Sono previsti lavori per la manutenzione delle banchine e il rifacimento dei piazzali nonché un impegno di circa 560mila euro per l'installazione di un sistema di videosorveglianza necessario a garantire il rafforzamento della sicurezza dell'intera area portuale. È stato inoltre ribadito il protocollo di intesa tra Rete ferroviaria italiana, Autorità di sistema portuale e Consorzio industriale per definire il trasferimento del raccordo ferroviario dal porto di Golfo Aranci a quello di Oristano.



Porto Industriale. L'Authority: investiti 25 milioni, ora il terminal per i crocieristi

«Nuove banchine? Sono inutili»

Deiana bocchia la richiesta del Consorzio: si farà il raccordo ferroviario

Negli ultimi sei anni investimenti per 25 milioni di euro, e a breve il via ai lavori per il nuovo terminal riservato ai crocieristi. Queste le novità emerse ieri durante il confronto convocato dal prefetto, Salvatore Angieri, per fare il punto su progetti e lavori nel porto di Oristano-Santa Giusta. Il punto In Prefettura si sono incontrati oltre ad amministratori locali anche il presidente del Consorzio industriale, i rappresentanti di Rete ferroviaria italiana, il comandante della Capitaneria, la direttrice dell'Agenzia delle Dogane e il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale. E proprio a Massimo Deiana il compito di illustrare il resoconto dei lavori degli ultimi 6 anni per investimenti pari a 25 milioni di euro, e la presentazione degli interventi che verranno completati a breve come il rifacimento delle banchine, dei piazzali nonché «la consegna entro il mese dei lavori che sono stati appaltati per oltre 7 milioni per il rifacimento dell'ex sede dei vigili del fuoco, dove risiederanno i nuovi uffici della autorità portuale e un terminal a disposizione del traffico crocieristico». Secondo Deiana «ancora si sottovaluta l'imponenza degli investimenti fatti: la nuova delimitazione per la security è costata un milione e per i prefabbricati è stata bandita una gara da 560mila euro euro. E poi c'è la gara da 3 milioni di euro per quattro anni di security ma questo qualcuno ogni tanto lo dimentica». La polemica La polemica però è nata sugli spazi di attracco del porto; il Consorzio industriale sostiene di non avere più aree e chiede un allungamento del canale di ingresso. Ma sul tavolo c'è il protocollo di intesa tra Rfi, Autorità di sistema portuale e Consorzio per definire il trasferimento del raccordo ferroviario dal porto di Golfo Aranci a Oristano. Per rendere operativo il raccordo sembra che Rfi chieda la realizzazione di un nuovo braccio di carico, un'opera che secondo il presidente del Consorzio, Gianluigi Carta, potrebbe inficiare gli attracchi esistenti delle navi da carico per le merci rinfuse e sottrarre slot alle imprese: «Tutti gli spazi a mare disponibili li abbiamo venduti a aziende che nei prossimi anni li utilizzeranno e abbiamo ulteriori richieste che non riusciamo a soddisfare». La risposta di Deiana è lapidaria: «Oggi il porto è impegnato per circa un terzo della sua capacità; quindi è inutile dire che bisogna fare nuove banchine o che non ci sono spazi, si faranno quando e se il porto avrà una crisi di capacità». L'accusa Sulla questione del raccordo ferroviario Deiana chiarisce: «Non è vero che si deve fare un altro braccio, il Consorzio si sta occupando di cose che non lo riguardano. Noi sappiamo fare il nostro mestiere, che è quello di far funzionare un porto, cosa che il Consorzio non ha dimostrato di saper fare in precedenza. Ferrovie italiane ha tempi molto lunghi e la posizione del Consorzio ha rallentato un processo che noi faticosamente avevamo messo in piedi». Mario Tasca



Partono i lavori al Molo Brin si comincia dalle ex officine

L'intervento darà vita alla marina per mega e giga yacht

Olbia Il simbolo di un luogo che sta seguendo la vocazione di un'intera città e territorio, secondo le linee del business della nautica, che ha individuato nei giganti del mare il motore economico del presente e del futuro. I lavori del porto turistico del Molo Brin della Quay Royal non potevano che partire da quelle che a Olbia sono note come Ex Officine Mameli. Lì dove un tempo si esibirono Paolo Fresu ed Amii Stewart, gli ex magazzini doganali diventati per lungo tempo simbolo di degrado più che luogo della cultura. Ieri gli operai incaricati di eseguire i lavori sul futuro porto turistico hanno aperto le porte dell'edificio che l'ultima generazione di olbiesi aveva conosciuto come terra di abbandono. Tramontata l'idea di farne un centro multifunzionale, luogo di aggregazione e cultura, era arrivato il progetto del nuovo porto turistico, che lo aveva individuato come quartier generale dello scalo per le gigantesche imbarcazioni a due passi dal centro. Le prime aree sono state chiuse con reti rosse da cantiere e gli operai sono già al lavoro. Il vecchio fabbricato di 800 metri quadri, un tempo adibito ad officina meccanica e deposito doganale, 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 apposite aree di svago fronte mare. Il progetto prevede anche nuovi locali destinati a bar e ristorazione, ma su questo punto si attendono maggiori certezze, visto che l'Autorità portuale, che ha ceduto la concessione di 30 anni dell'area, non aveva anticipato dettagli. I tempi Ci vorrà circa un anno e mezzo per completare la nuova marina per mega e giga yacht. Il futuro porto turistico entra ufficialmente nella fase operativa, con il futuro impatto sui parcheggi, secondo le prime stime dell'Authority e del concessionario, che dovrebbe essere inizialmente limitato alla perdita di circa 60 stalli di sosta, salvo una revisione a lavori in corso. Attualmente i lavori, concentrati intorno all'edificio e sulla testata del Brin, non hanno ancora tolto stalli di sosta. Poche settimane fa 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, era passata ufficialmente nella disponibilità della società Quay Royal per l'avvio di un restyling radicale e che dovrebbe vedere il taglio del nastro prima dell'inizio della stagione estiva del 2026. Per far fronte alla cancellazione degli stalli del Molo Brin, il Comune ha deciso di riqualificare uno dei due parcheggi alla radice dell'Isola Bianca. Si tratta di quello a due piani di fronte alla Lega navale. Il porto 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, 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 della banchina. 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. Le Ex Officine Mameli erano diventate utilizzabili dopo il via libera da parte della Soprintendenza, dal momento che vanno considerate bene tutelate, per poi procedere con l'assegnazione alla Quay Royal srl, unica società ad aver presentato una richiesta di concessione.



Bordate contro l'Autorità portuale «Nuove banchine e non annunci»

Consorzio Industriale Il presidente Carta: «Penalizzata la nostra struttura»

Michela Cuccu Oristano Tra Consorzio industriale e Autorità portuale sono di nuovo scintille. A meno di 24 ore dall'incontro che lunedì in prefettura sembrava avesse sancito se non la pace almeno una tregua tra i vertici dei due enti, riparte lo scontro. Ad accendere la miccia è ancora una volta il presidente del Consorzio, Gianluigi Carta, che protesta per il mancato accoglimento della richiesta di realizzare nuove banchine e prolungare il canale navigabile, opere necessarie in quanto «gli spazi da destinare alle imprese lungo il canale navigabile sono esauriti, già venduti o assegnati per iniziative produttive in fase di progettazione», afferma in una lunga nota molto critica nei confronti del presidente dell'Autorità portuale, Massimo Deiana. Carta infatti non ha gradito le critiche mosse al Consorzio da Deiana. «Dispiace alimentare la polemica, ma ogni volta che si chiede la giusta attenzione e sensibilità verso il porto di Oristano-Santa Giusta, nell'ottica dello sviluppo del territorio, l'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna reagisce con fastidio e arroganza, quasi fosse lesa maestà. Il Consorzio si è limitato a ricordare che l'area industriale di Oristano ospita insediamenti produttivi con accesso diretto alla banchina. Il nostro compito statutario è promuovere lo sviluppo dell'area industriale e, ci si perdoni l'invasione di campo, ma lo sviluppo è la nostra missione», scrive il presidente del Cipor. Vengono sì accolti con favore «gli annunciati interventi di sistemazione delle banchine e dei piazzali», ma poi viene evidenziata «la necessità di guardare oltre e pianificare il futuro. Non si può rimandare il problema fino a quando emergeranno richieste concrete. Se in passato si fosse ragionato così, oggi il porto di Oristano e perfino il porto canale di Cagliari non esisterebbero». Gianluigi Carta rispolvera la questione della linea ferroviaria e la polemica che aveva tenuto banco la scorsa estate: «Il Cipor ha sempre posto l'attenzione sulle esigenze di sviluppo del porto, un'infrastruttura chiave per la crescita dell'area industriale, della provincia di Oristano e dell'intero Centro Sardegna. Questa legittima attenzione, tuttavia, è stata accolta con irritazione dall'Autorità portuale, che attraverso comunicati e interviste ha invitato il Consorzio a non occuparsi di questioni su cui non avrebbe competenza diretta. Se il Consorzio ragionasse allo stesso modo dovrebbe invitare l'Autorità a non occuparsi del raccordo ferroviario, di esclusiva pertinenza consortile, mentre finora avevamo richiesto solamente assicurazioni sull'impatto delle opere di accosto per le navi ferroviarie nell'operatività dello scalo». Per il presidente Carta è questa l'occasione di levarsi diversi sassolini dalla scarpa: «Di recente ha perfino accusato il Cipor di non essere stato in grado di gestire il porto in passato. Il presidente dell'Adsp è solito invitare a studiare chiunque osi criticarne l'operato, dai consiglieri regionali agli amministratori locali. Questa volta siamo noi a invitarlo a studiare la storia del porto di Oristano, per rispetto di chi è stato artefice della sua realizzazione». La conclusione di Carta è durissima: «Respingiamo al mittente accuse ingenerose che andrebbero piuttosto rivolte alla gestione di altri scali portuali, che ancora oggi faticano a trovare una loro vocazione e nonostante ciò beneficiano di tanta attenzione e di relevantissimi investimenti. Il porto di Oristano non merita arroganza e chiusura istituzionale, ma rispetto, visione strategica e interventi concreti, che auspichiamo di trovare nella prossima governance dell'Autorità portuale». Deiana ieri ha dovuto incassare anche gli strali del consigliere regionale di FdI, Emanuele Cera: «L'ennesima promessa di investimenti per piazzali e banchine è solo un bluff: nel piano dei lavori pubblici nulla c'è di tutto questo. Ma ancora più grave è il silenzio assordante della politica oristanese. Davanti a questa ennesima ingiustizia nei confronti del territorio, non una parola, non un'azione concreta, mai una presa di posizione. Un atteggiamento inaccettabile, che certifica il totale disinteresse per lo sviluppo di Oristano e



della sua economia». La conclusione è al vetriolo: «In tutto questo grigiore, una buona notizia c'è: il mandato di Deiana è in scadenza. E di certo Oristano non lo rimpiangerà».

«L'autorità portuale risponda alla Regione»

Solinas (M5s) «25 milioni di finanziamento non sono un buon risultato»

Oristano «Mi lascia perplesso il fatto che si voglia considerare un buon risultato la promessa di investire 25 milioni di euro sul porto di Oristano, somma che rappresenta meno del 5 per cento dei circa 600 milioni di euro ripartiti dall'autorità di sistema portuale con il programma triennale delle opere pubbliche 2024/2026, finanziamento concentrato principalmente su Cagliari e Olbia». La polemica sul futuro del porto industriale diventa trasversale. Anche il consigliere regionale 5 Stelle Alessandro Solinas, interviene nel dibattito e come avevano fatto ieri il presidente del Consorzio industriale Gianluigi Carta e il consigliere regionale di FdI, Emanuele Cera, Solinas critica i metodi adottati dall'autorità portuale. «Ho appreso dalla stampa dell'esito della riunione tenutasi in prefettura durante la quale, in assenza di qualsiasi rappresentanza della Regione, si è discusso del porto industriale di Oristano e dello sviluppo della nostra provincia legato a tale infrastruttura di fondamentale importanza - si legge in una nota -. Ritengo anzitutto che quando ci si trovi a discutere di sviluppo del territorio si commetta un errore dove si scelga, come già accaduto in passato, di non coinvolgere la rappresentanza oristanese eletta in Consiglio regionale. Ricordo che negli ultimi anni la Regione è stata l'ente che maggiormente ha investito sull'infrastruttura consortile direttamente collegata al porto stanziando ingenti risorse e programmando una serie di importanti interventi finanziati a valere sul fondo di sviluppo e coesione per quasi 30 milioni di euro. Pertanto, il coinvolgimento dell'ente intermedio Regione, democraticamente eletto e dotato di capacità finanziaria e di programmazione, indipendentemente da chi abbia la competenza diretta sulle infrastrutture portuali è indispensabile». Solinas che è presidente della commissione Bilancio, prosegue: «Non coinvolgere la Regione escludendo i suoi rappresentanti, rischia di generare situazioni paradossali in cui organi dello stato non elettivi si trovino ad affrontare situazioni e a prendere impegni che invece competono maggiormente o solamente alle prerogative di organi politici». Solinas replica anche al presidente dell'autorità portuale, Massimo Deiana. «In qualità di amministratori di enti pubblici e non di aziende private siamo tenuti a perseguire politiche di sviluppo e crescita investendo anche dove non vi sia un diretto ed immediato riscontro economico proprio per creare le condizioni affinché questo possa aversi in futuro a beneficio del tessuto produttivo del territorio. A tal proposito occorrono una seria e concertata strategia di sviluppo e una altrettanto seria e concertata programmazione delle risorse. Alla Sardegna - conclude l'esponente del Movimento 5 stelle - è mancata per troppo tempo una strategia di sviluppo che adesso la giunta Todde si sta sforzando di attuare, tracciando la strada per il futuro della nostra isola».

(m.c.)



L'intervento. Solinas 5 Stelle: sbagliato escludere la Regione

Porto industriale, si infiamma la polemica

Che il porto industriale rappresenti un'infrastruttura fondamentale per il territorio è fuor di dubbio. Ma secondo il consigliere regionale dei 5 Stelle Alessandro Solinas «la Regione deve essere sempre coinvolta quando si parla di sviluppo del territorio» sostiene riferendosi alla recente riunione in prefettura in cui si è discusso del porto industriale in assenza di qualsiasi rappresentanza oristanese eletta in Consiglio regionale. «La Regione negli ultimi anni è stata l'ente che maggiormente ha investito sull'infrastruttura consortile direttamente collegata al porto stanziando ingenti risorse e programmando una serie di importanti interventi finanziati a valere sul fondo di sviluppo e coesione per quasi 30 milioni di euro». Solinas aggiunge: «Mi lascia perplesso il fatto che si voglia considerare un buon risultato la promessa di investire 25 milioni di euro sul porto di Oristano, somma che rappresenta meno del 5% dei circa 600 milioni di euro ripartiti dall'Autorità di sistema portuale con il programma triennale delle opere pubbliche 2024/2026, finanziamento concentrato principalmente su Cagliari e Olbia».



Santa Teresa se questo è un porto. Niente più navi e affari ridotti a zero

La preoccupazione del gestore dell'unico bar: fino a ottobre tanta gente, ora non c'è nessuno
Banchine vuote e un peschereccio all'orizzonte. Il tracollo dopo lo stop alla linea per Bonifacio

Santa Teresa Gallura In banchina non c'è alcuna nave e all'orizzonte, in avvicinamento, si vede solo una piccola barca azzurra che solca un mare calmo; a bordo alcuni pescatori del paese con il loro bottino. È tutto tranquillo e, a parte una leggera brezza che muove l'aria e pochi lavoratori in giro, il movimento è pari a zero. Nessuno in attesa di salpare per la Corsica. Né macchine né camion. Il porto di Santa Teresa Gallura è nel pieno del suo inverno commerciale, dovuto alla troppo prolungata assenza della nave che operava sulla tratta per Bonifacio. Un inverno che coinvolge, con effetto a catena, diverse attività e lavoratori del paese che su quella tratta basavano i propri affari. Di normale, per la stagione, c'è solo la quiete che regna in fondo al porto-fiordo, tra le imbarcazioni turistiche e i negozi del complesso commerciale, tutti chiusi in attesa di rifiorire a primavera. Gemelle separate Ciò che una volta era considerato un mercato robusto e stabile, oggi sta cedendo spazio alla difficoltà di mandare avanti la propria attività e, nel peggiore dei casi, alle chiusure, si spera, temporanee.

Lavoratori avvezzi a fare la spola quotidiana tra le due isole, autotrasportatori e ambulanti sono forse le categorie più penalizzate dall'assenza della tratta. Eppure, a soffrire parecchio sono anche titolari di bar e proprietari di b&b, ai quali, soprattutto gli autotrasportatori si appoggiavano in caso di maltempo, e che hanno visto calare drasticamente le presenze in terra gallurese. «Lui è il più arrabbiato di tutti», dice un cliente abituale del bar della stazione marittima, indicando il gestore, Gianni Pittalis. «Non c'è nessuno, siamo preoccupati. Di entrate ce ne sono poche, ma noi dobbiamo comunque pagare l'affitto del locale». L'attività che dovrebbe sostenere tre famiglie. Fino a fine ottobre, il porto di Santa Teresa era un pullulare di persone e mezzi, un andirivieni, supportato dalla nave Ichnusa, che durava fino alle sette di sera, quando si preparava a partire l'ultima nave giornaliera per la Corsica. Ora, invece, anche la biglietteria è deserta, benché allo sportello della Moby ci sia sempre l'operatore, pronto a staccare biglietti per la Zaza, che opera, in maniera poco affidabile, sulla tratta alternativa Golfo Aranci-Porto Vecchio. «Il problema è che non funziona nemmeno quella - continua Pittalis - e non viaggia tutti i giorni». E così, i lavoratori pendolari, i commercianti e gli autotrasportatori costretti a ripiegare su quella rotta, continuano ad avere disagi. Più avanti, procedendo verso la parte più turistica del porto, dove riposano gli yacht, Andrea, uno dei pescatori della piccola barca azzurra, racconta anche un altro volto del commercio della zona. «Molti corsi preferiscono pagare 14 euro di biglietto e vengono qui perché i supermercati sono molto più convenienti. Qualche tempo fa, l'Eurospin in fondo, in certi orari, lo avrebbe trovato pieno». Per non parlare del mercato cittadino del giovedì, a cui prendono parte anche ambulanti provenienti da fuori paese e dove i corsi acquistavano i prodotti dell'agroalimentare sardo, soprattutto formaggi. La politica Al di fuori dell'agroalimentare, però, Gianni Usai, imprenditore locale ed ex coordinatore di Unidos a Santa Teresa, spiega che anche altri due settori stanno risentendo molto dell'assenza della tratta diretta per Bonifacio. «C'è sempre stato un grande movimento di materiali per le costruzioni verso la Corsica - racconta - dal cemento al legname, dagli infissi alle rubinetterie. Per non parlare della ristorazione con il food and beverage e delle forniture alberghiere. Ci sono aziende locali che stanno avendo problemi». Per questo, Usai si è sempre battuto per avere navi efficienti. «Purtroppo - continua - la precedente amministrazione regionale è stata assente e ora ne paghiamo le conseguenze». Tuttavia, l'attuale assessora ai Trasporti



con la sindaca di Santa Teresa Nadia Matta, sono riuscite a trovare una soluzione. «Il merito, se la Liburna entrerà effettivamente in servizio, sarà il loro», conclude Usai. I teresini, però, dovranno avere ancora un po' di pazienza. La Liburna, finora operante tra la costa toscana e l'Elba, dovrà superare rigorosi controlli per l'autorizzazione a navigare in acque internazionali tra le Bocche di Bonifacio. Qualche novità dovrebbe arrivare a fine febbraio.

Nave Cantiello: demolizione da completare

La demolizione è iniziata il 10 dicembre dopo un lungo iter burocratico. Poi i lavori sulla "Cantiello", il relitto di quella che fu prima una nave per il trasporto dei detenuti poi un ristorante, si sono bloccati. «Siamo arrivati alla seconda fase, relativa alla demolizione della parte sommersa che, proprio per la delicatezza dell'intervento, necessita di una elaborazione progettuale aggiuntiva ed adeguata alle risultanze dei rilievi tecnici sullo scafo», spiegano dall'Autorità di sistema portuale. «L'elaborato prodotto dai progettisti è già stato sottoposto, in Conferenza di servizi, ad apposita richiesta di parere da parte di tutti gli Enti preposti che dovranno esprimersi entro lunedì. Una volta ottenuto il via libera definitivo, ripartiremo immediatamente con il completamento dei lavori».



Ok l'Antemurale slitta la conclusione dell'ex mercato ittico

Mulas : «Fine dei lavori aggiornata a marzo»

Porto Torres Da una ricognizione generale sulle opere in fase di realizzazione nello scalo commerciale, risulta che i lavori relativi all'Antemurale sono stati avviati e il completamento dell'ex mercato ittico è invece slittato al prossimo mese. L'argomento sulle due strutture portuali è stato introdotto durante l'ultima seduta consiliare, con una segnalazione del consigliere Quirico Bruzzi. L'esponente di Sardegna al Centro venti 20, ha infatti chiesto alla giunta comunale quale fosse lo stato dell'arte di due opere fondamentali per lo sviluppo della portualità turritana. «Tutte le attività inerenti agli interventi per la realizzazione dell'Antemurale sono già cominciati - ha assicurato il sindaco Massimo Mulas -, soprattutto dopo la conclusione dei lavori relativi al posizionamento dei dissuasori antistrascico e dei moduli di ripopolamento della fauna ittica. L'azienda è operativa e sta seguendo il cronoprogramma previsto». Interventi che sono previsti nelle prescrizioni del decreto di Valutazione di impatto ambientale e che continueranno con lo spostamento del fortino militare della seconda guerra mondiale e della statua della Madonnina del molo di Levante. Le fasi immediatamente successive prevedono il prolungamento della diga di ponente e il taglio di parte della banchina degli Alti fondali. Ogni step, inoltre, sarà accompagnato da continui monitoraggi ambientali che andranno avanti anche dopo il completamento dei lavori. «Per quanto riguarda l'ex mercato ittico - aggiunge il primo cittadino -, che doveva essere consegnato a dicembre, ci sono state alcune varianti in corso d'opera che faranno slittare la data di fine lavori a marzo 2025. Sono invece in fase avanzata gli interventi per il completamento della darsena pescherecci e l'arredo della banchina di fronte all'ex mercato. Ci potrebbe essere qualche ripercussione dei lavori portuali durante il periodo della Festha Manna, per la mancanza di spazi da dedicare agli spettacoli viaggianti e alle giostre». La maggior parte degli interventi previsti sul porto commerciale dipendono comunque dall'Antemurale, l'opera finanziata diversi anni fa con oltre 30 milioni di euro. Soprattutto l'escavo dei fondali del porto commerciale, finanziato con 7 milioni di euro, per portarlo a una quota di meno 10 metri. Quattro anni fa sono stati effettuati i campionamenti ambientali dello specchio acqueo interessato dai lavori portuali: la società Coral Reef, incaricata dall'Autorità di sistema portuale, aveva portato a termine operazioni di carotaggio e prelievo dei sedimenti nello specchio acqueo compreso tra la banchina Alti fondali, il molo Dogana Segni e gli accosti di Ponente. E nel frattempo la stessa Adsp, ha stabilito che è necessario realizzare una vasca di colmata di 310mila metri quadri con una capacità di 2,3 milioni di metri cubi, per ricevere proprio il materiale di escavo del porto civico. Un grande piazzale nel tratto di bacino portuale tra la radice della diga di sopraflutto e il pontile secchi.



I lavori sono quasi finiti ritorna in scena l'Ichnusa

Navi per la Corsica L'annuncio della sindaca di Santa Teresa: «La compagnia prevede la ripresa della navigazione a fine mese»

Santa Teresa Gallura Le conseguenze della sospensione dello storico collegamento marittimo tra Santa Teresa e Bonifacio, causato dalle numerose avarie della Moby Giraglia, iniziano ad essere palpabili. Grandi aziende operative nell'edilizia o nella ristorazione, piccole attività di somministrazione o piccole strutture ricettive, pendolari, autotrasportatori e fornitori che grazie a quella tratta prosperavano, dopo mesi di disagio accusano il colpo. Il mercato interinsulare sta pagando le conseguenze della debolezza strutturale della tratta che, trovandosi in regime internazionale, necessità di imbarcazioni con caratteristiche precise, di difficile reperimento. Debolezza che la Regione e il Comune di Santa Teresa stanno tentando di eliminare. Due le direzioni verso le quali si stanno muovendo. Per prima cosa, si punta ad ottenere una modifica normativa che renda il collegamento alla stregua di una tratta nazionale. L'obiettivo immediato è consentire alla nave Liburna, operante in Toscana e resa disponibile dalla Toremar (Moby), per navigare nelle Bocche. In secondo luogo, si mira ad anticipare il ritorno in mare della nave Ichnusa, che fino alla fine dello scorso ottobre ha garantito il collegamento, ma che ora è ferma in cantiere per lavori di manutenzione. Accelerando i tempi, il ritorno a Santa Teresa potrebbe essere a fine febbraio. In Francia A Nizza, durante la seconda riunione del Comitato di cooperazione frontiera Italia-Francia "Trattato del Quirinale", una delegazione regionale, con l'assessora ai Trasporti Barbara Manca in testa, ha portato all'attenzione dei rappresentanti istituzionali, tra cui il ministro degli Esteri Antonio Tajani e i ministri degli esteri e dei trasporti francesi, Jean-Noël Barrot e Patrice Vergriete, un progetto per superare la fragilità del collegamento marittimo tra Santa Teresa Gallura e Bonifacio. Manca ha, così, avanzato la richiesta di un cambio di classificazione della tratta per ampliare la disponibilità di navi certificate, senza ridurre gli standard di sicurezza né modificare i protocolli per il controllo dei flussi internazionali di passeggeri e merci. Durante il vertice è anche stata ribadita la condivisione di intenti con le rappresentanti delle istituzioni regionali della Corsica, con cui si prevede di cooperare nel settore dei trasporti e di condividere soluzioni strutturali per un collegamento marittimo stabile ed efficiente. «Confidiamo - auspica l'assessora - che questa proposta possa trovare il supporto necessario a livello nazionale e internazionale per risolvere una questione che incide sulla vita quotidiana di molti cittadini e sulle attività economiche delle due isole. Continueremo a lavorare affinché il collegamento tra la Sardegna e la Corsica possa essere finalmente garantito con regolarità e affidabilità». In Gallura «Attraverso una telefonata intercorsa tra me e il direttore commerciale della compagnia Genova trasporti marittimi, ho ricevuto la buona notizia che la nave Ichnusa potrebbe essere dimessa dal cantiere navale a fine febbraio, e non a fine marzo come era stato inizialmente previsto». Con queste parole, la sindaca di Santa Teresa, Nadia Matta, ha annunciato che l'Ichnusa potrebbe essere disponibile e operativa prima del previsto, a coronamento di un impegno che va avanti da oltre due mesi. «Ognuno - continua Matta - in base alle proprie competenze, sta facendo la propria parte, a prescindere dai risultati più o meno immediati che si otterranno». Un lavoro che va oltre l'appartenenza politica, per abbracciare il bene comune. «Noi siamo stati eletti per affrontare e risolvere i problemi di una comunità, che sia quella locale, che sia quella regionale - conclude la sindaca di Santa Teresa Gallura - quando si ha una carica istituzionale bisogna spogliarsi delle proprie



ideologie e intraprendere le azioni più convenienti e favorevoli per il bene comune. La leggerezza e l'inadempienza di cui si viene accusati ha un solo fine: la propaganda politica».© RIPRODUZIONE RISERVATA

Agenzia del Demanio. Via all'attuazione del "Piano Città di Cagliari" per valorizzare il patrimonio pubblico

Uffici, via al Risiko degli immobili

Cambia sede il comando dei Carabinieri, il Comune cede la caserma dei Vigili del fuoco

Acquisto della caserma dei Vigili del fuoco, trasferimento del comando provinciale dei Carabinieri, poi il recupero di Villa Melis, dell'ex Cisapi, di Buoncammino, della scuola di via Abruzzi e del vecchio mattatoio di via Po. Il primo tavolo tecnico del "Piano Città di Cagliari" ha definito la strada dell'accordo di collaborazione per razionalizzare, valorizzare, riqualificare e rigenerare il patrimonio immobiliare pubblico del capoluogo. Il patto coinvolge Regione, Agenzia del Demanio, Università di Cagliari, Autorità del sistema portuale del mare di Sardegna, Città metropolitana di Cagliari e Comune. Il vertice che l'incontro tenutosi giovedì scorso, nella sede regionale dell'Agenzia del Demanio, fosse di grande importanza lo dimostrano i partecipanti. Al tavolo convocato dalla direttrice del Demanio Rita Soddu hanno partecipato il sindaco di Cagliari e della Città Metropolitana Massimo Zedda, il rettore Francesco Mola, il segretario generale dell'Autorità portuale Natale Ditel e il capo di gabinetto della presidente della Giunta regionale Luca Caschili. Un incontro durato tre ore, durante le quali sono stati messi sul piatto della bilancia gli immobili pubblici di proprietà di ciascun ente non più funzionali all'uso originario. Una sorta di Risiko, di scambio alla pari nell'ottica del risparmio e dell'ottimizzazione. I Carabinieri traslocano I lavori per la riqualificazione dell'ex caserma Livio Duce, costati 8,5 milioni di euro, sono al rush finale. Tanto che è stata anche decisa la data in cui il Comando provinciale dei Carabinieri si trasferirà negli edifici di San Bartolomeo. Il 5 giugno, Festa dell'arma, è in programma la cerimonia di inaugurazione dei nuovi locali. I militari lasceranno l'edificio di via Nuoro consentendo così un risparmio di 632.000 euro all'anno di canoni passivi. Durante la riunione è stato anche deciso il futuro della Stazione dei Carabinieri di Villanova, ospitata sempre nei locali di via Nuoro. I militari saranno accorpati nello stabile della Legione di via Grazia Deledda, nei locali dove un tempo c'erano le scuderie. Una porzione di proprietà della Città Metropolitana – che usufruirà di un finanziamento di 2,5 milioni di euro per la riqualificazione - che sarà ceduta in comodato d'uso ai Carabinieri. Nel frattempo, andranno rivalutati gli accordi con i proprietari dell'immobile e, in caso di mancanza di intesa, trovata una soluzione nelle vicinanze. Vigili del fuoco Altro accordo siglato giovedì scorso riguarda la caserma dei Vigili del Fuoco. Il Comune ha venduto lo stabile di viale Marconi all'Agenzia del Demanio per 4,5 milioni di euro. Un'operazione esclusivamente contabile (per i pompieri non cambierà nulla) che consentirà di risparmiare 163.000 euro all'anno, che attualmente vengono versati nelle casse di Palazzo Bacareda. Le prospettive Sono a buon punto anche i procedimenti per la riqualificazione di altri due grandi stabili pubblici. Con fondi Fsc sarà riqualificata Villa Melis, in viale Diaz, di proprietà dell'Università. Lo scopo è di realizzare la sede Didattica internazionale per gli studenti stranieri. La direttrice nazionale Alessandra del Verme lo aveva anticipato al nostro giornale: «Cagliari dovrà diventare una città per studenti». E su questo obiettivo si articola l'assegnazione in comodato d'uso da parte della Regione all'Università del complesso ex Cisapi di Su Planu. Andrea Artizzu



Olbia e Cagliari i poli della società di trasporti e logistica che sta per compiere i due secoli di vita

Grendi rafforza la presenza nell'isola

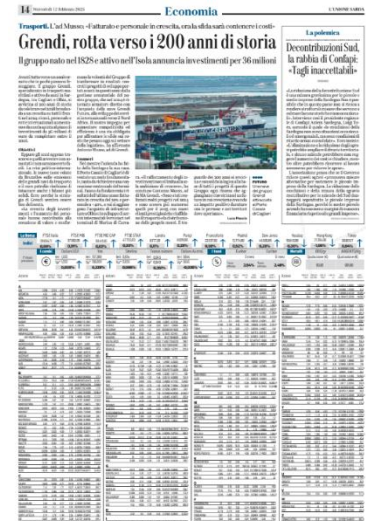
Cagliari Investimenti in aumento a quota 36,5 milioni di euro nel periodo 2024-2026. In crescita anche il personale diretto oggi a 236 addetti, internalizzando le persone che prima operavano per mezzo di cooperative; con l'indotto si arriva a oltre 600 persone. Il Gruppo Grendi presenta i programmi futuri registrando un fatturato in costante crescita, e guardando alla Sardegna sempre più come base per le sue linee di trasporto. «Il gruppo, 2024 è ritornato armatore diretto con l'acquisto della nave Grendi Futura, e punta a sviluppare i servizi internazionali di trasporto merci dirette verso il Nord Africa, al potenziando i terminal in cui operiamo», ha affermato Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi. GTM presenta oggi 8 partenze settimanali dal terminal di Marina di Carrara a quelli di Olbia e Cagliari e nel 2024 ha realizzato un incremento del fatturato a 81,3 milioni (+26%) rispetto ai 64,5 milioni del 2023, con un progresso del 134% rispetto ai 34 milioni del 2020. Per quanto riguarda l'attività internazionale per conto terzi operata da MITO, il terminal container internazionale del Gruppo Grendi con sede nel Porto Canale di Cagliari, il fatturato dell'attività caratteristica è cresciuto a 6,6 milioni, con un totale di Teu (i container di dimensioni standard) che è passato dai 54mila movimentati nel 2023 ai 150mila del 2024. Le navi operate sono state 112, il doppio rispetto a quelle del 2023. Situato al centro del Mediterraneo MITO secondo Grendi è un hub naturale della linea di collegamenti dal capoluogo sardo verso il Nord Africa e con un'ampia capacità di stoccaggio delle merci data da un piazzale a servizio dei grandi vettori di 140mila metri quadri che si aggiunge ai 620 metri di banchina lineare e ai 300 metri di ampiezza del canale che permettono la lavorazione contemporanea di due navi di grandi dimensioni. Gli investimenti di Grendi non riguardano solo il sud ma anche il nord dell'isola. Nel settembre dello scorso anno Grendi ha acquistato il magazzino di Olbia, precedentemente in affitto, che segue la realizzazione del secondo magazzino di 10mila metri quadri che ha raddoppiato gli spazi a Cagliari dal 2023. Inoltre sono stati ottenuti in concessione nuovi spazi direzionali nel terminal di Marina di Carrara dove sarà riqualficata dal Gruppo una palazzina che ospiterà funzioni operative e aree comuni per i dipendenti.



Trasporti. L'ad Musso: "Fatturato e personale in crescita, ora la sfida sarà contenere i costi"

Grendi, rotta verso i 200 anni di storia

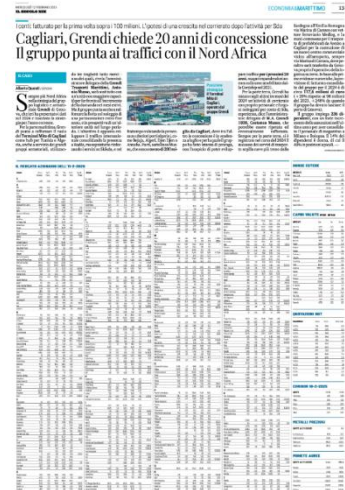
Avanti tutta verso un anniversario che in pochi possono festeggiare. Il gruppo Grendi, specializzato in trasporti marittimi e attivo da anni in Sardegna, tra Cagliari e Olbia, si avvicina ai 200 anni di storia da celebrare nel 2028 brindando a una crescita su tutti i fronti nel 2024: ricavi, personale e rotte internazionali aumentano e danno la spinta al piano di investimenti da 36 milioni di euro da completare entro il 2026. Obiettivi. Eppure gli anni appena trascorsi e quelli avveniristi non sono stati e non saranno certo facili. La crisi politico-internazionale, le nuove tasse volute da Bruxelles sulle emissioni delle grandi navi da trasporto e il caro petrolio rischiano di intaccare anche i bilanci più solidi. Ecco perché la strategia di Grendi sembra essere ben delineata. «La crescita degli investimenti e l'aumento del personale hanno contribuito alla creazione di valore e confermano la volontà del Gruppo di trasformare in risultati concreti i progetti di sviluppo portati avanti in questi anni: dalla gestione armatoriale del nostro gruppo, che nel 2024 è ritornato armatore diretto con l'acquisto della nave Grendi Futura, allo sviluppo dei servizi internazionali verso il Nord Africa. Il nostro impegno per aumentare competitività ed efficienza è una via obbligata per affrontare le sfide sui costi che pesano oggi sul settore della logistica», ha affermato Antonio Musso, ad di Grendi. I numeri. Nel mentre l'azienda ha fatto della Sardegna la sua casa. Il Porto Canale di Cagliari è diventato un nodo fondamentale, tanto da richiedere una concessione ventennale del terminal. Fanno da fondamenta i risultati dell'ultimo anno: fatturato in crescita del 20% e personale a +40%, a cui si aggiungono l'acquisto di infrastrutture a Olbia e lo sviluppo di servizi intermodali ferroviari nel terminal di Marina di Carrara. «Il rafforzamento degli investimenti non si limita alla sola ambizione di crescere», ha concluso Costanza Musso, ad di MA Grendi. «Sono stati realizzati molti progetti nel 2024 e sono ancora più numerosi quelli per il 2025 con nuovi clienti prestigiosi che ci affidano il trasporto e la distribuzione delle proprie merci. Il traguardo dei 200 anni si avvicina e consolida la logica alla base di tutti i progetti di questo Gruppo: ogni risorsa che aggiungiamo ci avvicina ad un futuro in cui cresciamo creando un impatto positivo duraturo con le persone e nei territori dove operiamo». Luca Mascia



I conti: fatturato per la prima volta sopra i 100 milioni. L'ipotesi di una crescita nel corrierato dopo l'attività per Sda

Cagliari, Grendi chiede 20 anni di concessione Il gruppo punta ai traffici con il Nord Africa

Sempre più Nord Africa nella strategia del gruppo logistico e armatoriale Grendi di Genova, che ieri ha presentato i dati sul 2024 e tracciato la strategia per l'anno corrente. Per la parte marittima, Grendi punta a rafforzare il ruolo del Terminal Mito di Cagliari come hub per Tunisia e Algeria, anche a servizio dei grandi gruppi armatoriali, utilizzando tre traghetti tutto merci uno dei quali, rivela l'amministratore delegato della Grendi Trasporti Marittimi, Antonio Musso, sarà sostituito con un'unità con maggiore capacità per far fronte all'incremento della domanda nei mesi estivi. Ma il gruppo punta anche a rafforzare la flotta col noleggio di una portacontainer entro fine anno, e in prospettiva di un'ulteriore unità nel lungo periodo. L'obiettivo è appunto sviluppare il traffico internazionale consolidando la presenza a Radès, ma soprattutto rinforzando i servizi su Skikda, e nel frattempo valutando la presenza su ulteriori porti algerini, come Bejaia, Algeri, Djen Djen o Annaba. Porti, sottolinea Musso, che sono a meno di 200 miglia da Cagliari, dove tra l'altro la concessione è in scadenza a luglio e per la quale il gruppo ha fatto istanza di proroga, con l'auspicio di poter sviluppare traffico per i prossimi 20 anni, magari espandendosi ancora sulle aree smobilitate dalla Contship nel 2021. Per la parte terra, Grendi ha testato negli ultimi tre mesi del 2024 un'attività di corrierato con proprio personale e furgoni noleggiati per conto di Sda, esperienza, dice l'amministratore delegato di M.A. Grendi 1828, Costanza Musso, che potrebbe essere ripetuta ed eventualmente rafforzata. Sempre per la parte terra, si è registrato nel corso del 2024 il successo dei servizi di trasporto argilla nave più treno dalla Sardegna all'Emilia-Romagna via Marina di Carrara con vettore ferroviario Medlog, e la maxi-commessa per il trasporto di prefabbricati da Arezzo a Cagliari per la costruzione di un nuovo centro commerciale vicino all'aeroporto, sempre via Marina di Carrara, dove peraltro sarà trasferito da Genova proprio l'operativo della logistica su terra. In base alle prime evidenze numeriche, la previsione di fatturato consolidato del gruppo per il 2024 è di circa 117,6 milioni di euro (+ 20% rispetto ai 98 milioni del 2023, + 248% da quando il gruppo ha dovuto lasciare il porto di Genova). Il gruppo impiega 236 dipendenti, con un forte incremento delle assunzioni nell'ultimo anno per aver consolidato il personale di magazzino a Milano e Bologna. Il 14% dei dipendenti è donna, di cui il 40% in posizioni apicali.





Risultati in crescita per Grendi e una quarta nave (portacontainer) per una linea feeder da Cagliari

Nuova richiesta di concessione portuale e aperta una linea con l'Algeria in aggiunta a quella con la Tunisia per l'azienda della famiglia Musso che da quando ha lasciato Genova ha visto crescere il fatturato del 248%

Genova - Più investimenti, fatturato e personale ma soprattutto una quarta nave e una linea feeder per il trasporto marittimo di container con il terminal Mito di Cagliari come fulcro centrale. Sono queste le ultime notizie annunciate dal Gruppo Grendi in occasione della consueta conferenza stampa di inizio anno per tracciare un bilancio dell'esercizio appena trascorso e per tracciare la rotta futura del gruppo che guarda già al 2028, anno in cui ricorrerà il 200° anniversario dell'azienda controllata e guidata dalla famiglia Musso. La novità più importante in prospettiva è l'apertura, annunciata dal co-amministratore delegato Antonio Musso, di una società chiamata Team (acronimo di Shipping Transport and Reliability) che offrirà una linea di trasporto container feeder "per la distribuzione dei container dal porto di Cagliari verso un network di porti limitrofi con concentrazione su Sud Italia e magari anche Nord Africa. Per questo progetto 'lo-lo' - ha aggiunto - abbiamo in previsione di prendere nei prossimi mesi una nave portacontainer in charter portando a quattro le unità in flotta. Per poi salire a cinque compatibilmente con l'andamento dell'attività". In pratica Grendi Trasporti Marittimi (il cui fatturato è cresciuto del 26%) si appresta ad aggiungere al tradizionale business del trasporto marittimo fra Sardegna e continente (Marina di Carrara) operato con due navi ro-ro e al collegamento avviato sempre da Cagliari con una terza nave ro-ro verso la Tunisia (Radès) e da poche settimane anche verso l'Algeria (Skikda), un altro collegamento per l'imbarco/sbarco lo-lo e il trasporto di container dal capoluogo sardo ad altri porti del Mediterraneo. "L'obiettivo della neonata società Star è quello di fornire ai clienti che già scalano Cagliari (Maersk e Msc) e ad altri un collegamento marittimo anche con porti lo-lo in Italia e in Nord Africa" ha proseguito Musso, sottolineando che, dopo Radès e Skikda stanno sperimentando anche altri scali in Algeria a Béjaïa, Algeri e Djen Djen. Sempre a proposito di movimenti in flotta, il prossimo giugno una delle tre navi già operate lascerà spazio a un'altra ro-ro con maggiore capacità di trasporto. Che le cose vadano bene per Grendi lo dicono i numeri: oltre 36 milioni di euro sono i fondi destinati agli investimenti per il triennio 2024-2026 (di cui 14 già effettuati l'anno scorso, il personale diretto è aumentato del 40% salendo a 236 unità (anche per effetto di una completa internalizzazione degli addetti nei magazzini eliminando così le cooperative di facchinaggio) e i ricavi nel solo 2024 sono cresciuti del 20% per una previsione di fatturato di circa 117,6 milioni di euro (rispetto ai 98 milioni del 2023). La rotta tracciata per il futuro è quella di una "forte accelerazione alle attività di diversificazione e internazionalizzazione del business". Il trasferimento obbligato prima dal porto di Genova e poi da quello di Vado Ligure sembrano aver fatto particolarmente bene a Grendi se si considera che negli ultimi cinque anni il fatturato è più che raddoppiato passando dai 57,5 milioni del 2020 agli oltre 117 milioni dell'esercizio appena chiuso e addirittura cresciuto del 248% dal 2016 a oggi. A questo proposito Costanza Musso, anch'ella amministratore delegato insieme al fratello Antonio, si commuove nel ricordare lo 'sfratto' dal porto di Genova ma ammette che quella è stato un punto di svolta. "Quando abbiamo lasciato Genova il 30 giugno 2011 non lo abbiamo fatto con gioia ma è stata la nostra grande fortuna. A Vado Ligure siamo stati accolti benissimo, una realtà portuale molto più friendly; a Genova la mancanza di spazi rende tutto difficilissimo e le regole del gioco sono molto pesanti. Marina di Carrara è una collocazione molto migliore anche per il fatto di essere maggiormente baricentrica rispetto al mercato della logistica". La linea marittima operata dal gruppo in Liguria era maggiormente rivolta al trasporto di rotabili mentre ora in Toscana è particolarmente adatta anche all'imbarco di container attraverso il sistema di cassette. Oltre alle opportunità il futuro prossimo presenta anche alcune minacce: "Il nostro costante impegno per aumentare competitività ed efficienza è una via obbligata per affrontare le sfide sui costi che pesano oggi sul settore della logistica" ha aggiunto Antonio Musso. Il riferimento è ad alcune voci di costo

come l'atteso aumento delle accise sui carburanti, il nuovo Contratto collettivo nazionale Logistica e Porti (con un effetto previsto di aumento intorno al 8/10% sul triennio), l'aumento dei pedaggi autostradali per circa 1,8%, aumenti Istat dell'1,8%, aumento tariffe medie per autotrazione del 3% e l'impatto dell'Ets sul trasporto marittimo che passa dal 40 al 70% dei consumi di bunker. "Grendi oggi applica il valore più basso sul mercato rispetto a competitor per effetto dell'indice di riempimento delle proprie navi e dei consumi legati a velocità di navigazione inferiore resa possibile da minori tempi di sbarco e imbarco" sottolinea l'azienda. A proposito infine dei trasporti terrestri dal novembre 2022 il gruppo ha avviato uno sviluppo di servizi intermodali ferroviari nel terminal di Marina di Carrara (dove a breve sarà aperto un nuovo gateway stradale dedicato) che ha visto transitare circa 308 treni, di cui 126 nel 2024 (con Dinazzano, Marzaglia, Arezzo, Melzo e Brindisi). Questi viaggi andata e ritorno su binari hanno trasportato in poco più di due anni oltre 253mila tonnellate di merci. L'anno scorso per MA Grendi dal 1828, la società che si occupa dei trasporti nazionali e della distribuzione via terra, il fatturato è stato pari a 38,3 milioni (+5) a fronte di un volume di 1,6 milioni di quintali trasportati e 260.000 quintali distribuiti per mezzo della sua rete di magazzini di raccolta e distribuzione sul territorio nazionale. Nel settembre 2024, inoltre, Grendi ha acquistato il magazzino di Olbia, precedentemente in affitto, che segue la realizzazione del secondo magazzino di 10mila mq che ha raddoppiato gli spazi a Cagliari dal 2023. Inoltre sono stati ottenuti in concessione nuovi spazi direzionali nel terminal di Marina di Carrara dove sarà riqualficata dal Gruppo una palazzina di circa 200 mq che ospiterà funzioni operative e aree comuni per i dipendenti.



Nelle ex Officine batte il cuore del maxi cantiere

Olbia. Buona parte del cantiere per la riqualificazione del Molo Brin e la trasformazione in porto turistico ruota intorno all'edificio delle ex Officine Mameli, recuperato dal Demanio. Oggi l'edificio è il cuore della concessione demaniale trentennale rilasciata dall'Autorità portuale alla Quay Royal Olbia srl, società detenuta al 100% dalla Marina di Olbia srl, la cui maggioranza è del gruppo che fa capo all'imprenditore Sergio Zuncheddu. Il capannone, che ha una dimensione di circa 800 metri quadri, una volta recuperato potrà ospitare gli uffici di gestione del porto, un locale adibito a servizi ed un altro per la ristorazione. La struttura costruita alla fine del molo Brin era in funzione sino alla costruzione dell'attuale porto all'isola Bianca, poi è iniziata una lunga stagione di incertezza che ha alternato l'abbandono assoluto a impieghi a fini di intrattenimento e spettacolo. Un primo tentativo di riqualificazione risale al 2009, grazie all'intervento di un privato. In seguito la struttura è stata aperta al pubblico per ospitare cose tipo mercatini di Natale e la mostra "Sulle ali di Leonardo" che raccoglieva riproduzioni delle opere di Da Vinci. Dopo le mostre d'arte e di artigianato le ex Officine Mameli sono diventate anche una sala concerti dove si sono esibiti anche il trombettista jazz Paolo Fresu e la cantante Amii Stewart.

Dopo la battaglia giudiziaria firmato il decreto: esce di scena la Scia di Sassari

Isola Bianca nuova aggiudicazione: alla Sun lines il servizio bus navetta

Olbia Fuori la Scia-Consortio italiano autoservizi srl di Sassari e dentro la Sun lines elite service srl di Olbia. Cambia lo scenario nell'affidamento in gestione del servizio portuale di bus navetta per i passeggeri in arriv, partenza e transito all'Isola Bianca e nel porto di Golfo Aranci. Dopo una lunga battaglia giudiziaria - prima al Tar e poi al Consiglio di Stato - si è conclusa la partita del servizio di trasporto all'interno del porto e l'11 febbraio scorso il presidente dell'Autorità portuale della Sardegna, Massimo Deiana, ha firmato il decreto che aggiudica il servizio alla Sun lines. Bandita la gara d'appalto, a marzo dell'anno scorso il servizio era stato aggiudicato dalla Port authority al consorzio Scia di Sassari, ma la Sun lines aveva presentato subito ricorso. Perso il primo round al Tar, la società olbiese aveva impugnato la sentenza davanti al Consiglio di Stato che ha accolto l'appello e ha disposto l'annullamento dell'aggiudicazione, l'inefficacia del contratto con la Scia e il subentro della società Sun lines nel servizio di trasporto per tutto il periodo contrattuale, cioè fino all'esercizio 2027. In pratica, il giudice d'appello ha stabilito una volta per tutte che l'offerta migliore per l'affidamento in appalto del servizio è stata quella presentata dalla Sun lines e l'Autorità portuale non ha potuto far altro che uniformarsi. Al decreto del presidente dell'Authority è allegata anche la nuova graduatoria di gara che vede al primo posto la Sun lines, al secondo la Turmo travel srl, al terzo la Scia-Consortio italiano autoservizi srl, al quarto la Just Sardinia srl e all'ultimo posto la Miccolis spa. Il costo complessivo del servizio per il quadriennio 2024/2027 è di un milione e 200 mila euro, ma un anno è già trascorso e per il triennio 2025/2027 restano 880 mila euro.





Insularità. Ferrante (Mit), Rafforzare competitività porti, centrali nel Mediterraneo

(AGENPARL) - gio 13 febbraio 2025 Insularità. Ferrante (Mit), Rafforzare competitività porti, centrali nel Mediterraneo "Per quanto attiene al sistema portuale, l'obiettivo prioritario è quello di rafforzare la competitività nella logica di centralità del Mediterraneo e del Sud nel sistema dei traffici mondiali, con particolare attenzione allo sviluppo dei servizi di trasporto e della logistica. Le misure introdotte principalmente con il Piano complementare al PNRR intendono favorire lo sviluppo ordinato ed efficiente della portualità, garantendo la piena integrazione con i corridoi europei TEN-T e con la rete logistica nazionale". Lo ha detto il Sottosegretario di Stato al Mit, Tullio Ferrante, durante la sua audizione nella Commissione parlamentare per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità. "Con specifico riferimento alle infrastrutture portuali nella Regione Sardegna e nella Regione Siciliana, fondamentali per garantire i collegamenti e lo sviluppo del commercio e del turismo sulle isole, segnalo - ha aggiunto - che sono previsti numerosi interventi volti al miglioramento degli scali marittimi. In particolare, relativamente agli investimenti sui porti della Regione Sardegna, il MIT ha previsto lo stanziamento di risorse a favore dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, che si occupa della gestione degli scali di Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Portoscuso-Portovesme, Arbatax e Santa Teresa di Gallura dove, nel periodo gennaio-settembre del 2024 sono state movimentate merci per circa 32 milioni di tonnellate, con un incremento del 3,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente e trasportati oltre 6 milioni di passeggeri, con un incremento del 8,07%. Per quanto attiene, invece, ai porti della Regione Siciliana, il MIT ha previsto lo stanziamento di risorse anche a favore delle tre Autorità di Sistema Portuale operanti nella Regione. Con riferimento agli aspetti legati a logistica e intermodalità, occorre segnalare che, a partire dal dicembre 2023 è stata introdotta, per la prima volta le rotte per la Sardegna, la misura Marebonus. Tale estensione è stata adottata recependo la sollecitazione a includere l'isola, analogamente alla Sicilia, tra le aree beneficiarie dell'incentivo volto a favorire il trasferimento del traffico merci dal trasporto stradale a soluzioni intermodali, in cui il percorso avviene prevalentemente via mare. Nello specifico, sono state incluse tutte le rotte che consentono di evitare l'attraversamento della viabilità interna della Sardegna. Nella seconda annualità, a partire dal dicembre 2024, la citata misura è stata ampliata per ricomprendere rotte inizialmente escluse, in risposta a segnalazioni da parte degli operatori del settore che evidenziavano il rischio di una possibile alterazione degli equilibri di mercato. A tal proposito, è in corso un'analisi approfondita del contesto per valutare nel dettaglio le criticità sollevate. Per quanto riguarda la Sicilia, sia la misura Sea modal shift sia, in precedenza, la misura Marebonus - ha concluso Ferrante - hanno registrato una significativa adesione da parte delle imprese siciliane, che rappresentano una quota rilevante degli operatori beneficiari degli incentivi".

La Nuova Sardegna 15 02 25

Il progetto permetterà lo spegnimento dei motori delle navi in sosta

Rivoluzione green all'Isola Bianca al via l'elettificazione del porto

Giandomenico MeleOlbia La rivoluzione green entra ufficialmente nel porto Isola Bianca. Dopo gli annunci e gli iter autorizzativi, è stato approvato il progetto definitivo redatto dalla società Rti - Nidec Asi spa e Ceisis spa Sistemi impiantistici integrati, che hanno indicato come progettista la Manens spa, sulla elettificazione del porto. Superate le ultime verifiche tecniche, partiranno i lavori. Si tratta del famoso "cold ironing", finanziato con le risorse del Pnrr, che ha previsto un investimento complessivo di oltre 70 milioni di euro per gli interventi di elettificazione delle banchine nei porti di Cagliari-Porto Storico, Cagliari-Porto Canale, Olbia-Isola Bianca, Porto Torres, Golfo Aranci, Portovesme e Santa Teresa. Il progetto Un investimento rilevante proprio per la Gallura, con

Olbia a fare la parte del leone con 22 megawatt di potenza e un costo di 21,5 milioni di euro. A beneficiarne sarà anche Golfo Aranci, con 4 megawatt di potenza e un costo di 2,4 milioni di euro. Dagli studi di fattibilità tecnica ed economica, secondo gli elaborati indicati nel documento di indirizzo alla progettazione per la costruzione e messa in esercizio di un impianto di on-shore power supply (cold-ironing) per l'alimentazione elettrica in MT di navi da crociera e di vario tipo nel porto, emerge come la progettazione abbia riguardato una banchina al servizio di navi cruise, più 3 banchine al servizio di navi Ro-Pax. Le attività hanno ricompreso l'adeguamento del sistema di alimentazione MT lato utente, la distribuzione e il sistema di erogazione dell'energia a bordo banchina, differenziato per ciascuna tipologia di nave o porto. Gli impianti di approvvigionamento consentiranno alle navi di accedere a punti di ricarica direttamente in banchina, eliminando la necessità di utilizzare i motori a bordo come generatori elettrici diesel durante la sosta in porto. I benefici ambientali andranno dalla riduzione di emissioni di ossidi di zolfo, di ossidi di azoto, di anidride carbonica e polveri sottili, contribuendo a preservare la salute pubblica e a migliorare la qualità della vita dei cittadini. Collegando le navi alla rete elettrica nazionale, si ridurranno anche le emissioni acustiche. Una rivoluzione sul fronte della transizione energetica e della tutela dell'ambiente in un porto come quello dell'Isola Bianca che rappresenta uno dei più importanti scali commerciali passeggeri del Mediterraneo. Una volta conclusi i cantieri, l'Adsp procederà con un ulteriore bando per l'individuazione dell'operatore che curerà la gestione, la manutenzione dell'impianto di banchina e la fornitura dell'energia elettrica alle navi. Motori spenti Il "cold ironing" è un processo che permette lo spegnimento dei motori navali durante l'ormeggio in porto, senza però far venir meno l'erogazione di energia richiesta da essa. Il processo si basa



sull'allacciamento dell'imbarcazione alla rete elettrica, così da poter spegnere i motori ed azzerare le emissioni in porto. L'erogazione di energia dalla rete elettrica va a beneficiare sulla qualità dell'aria del centro abitato vicino al porto. Inoltre, si riduce l'inquinamento acustico generato dal funzionamento dei motori di bordo. Il maggior limite del "cold ironing" è il suo alto costo di installazione. Infatti, tale tecnologia necessita sia dell'elettrificazione della banchina, che di un intervento diretto sulla nave per potersi allacciare alla rete

I PROGETTI Isole minori e cold ironing, la Sardegna ci riprova

Paolo Caboni! CAGLIARI Dopo tre bandi andati deserti, la Regione Sardegna ci riprova. E' di pochi giorni fa infatti l'avvio di una nuova procedura aperta per l'affidamento in concessione per il trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci in regime di continuità territoriale tra la Sardegna e le isole minori di La Maddalena, San Pietro e Asinara. La procedura è suddivisa in due lotti, con un importo complessivo a base d'asta di circa 80,7 milioni di euro (lotto 1: collegamenti tra la Sardegna e La Maddalena e San Pietro, con un importo a base d'asta di 172 milioni di euro per l'intero periodo di validità del contratto; lotto 2: collegamenti verso l'isola l'Asinara, importo a base d'asta di 15 milioni per l'intera durata del contratto). La concessione avrà la durata di sei anni e le offerte da parte delle compagnie interessate dovranno essere presentate entro il 3 marzo. «La pubblicazione di questo bando arriva in un momento particolarmente delicato per il settore marittimo, sia a livello nazionale che europeo - ha affermato l'assessora regionale ai Trasporti, Barbara Manca -, nonostante tutto siamo fiduciosi che il nuovo impianto del bando e l'impegno economico della Regione Sardegna possano attrarre operatori qualificati disposti a investire nel miglioramento dei collegamenti tra la Sardegna e le sue isole minori». Intanto, è stato avviato il primo cantiere per la realizzazione del complesso impianto di onshore power supply per l'alimentazione elettrica delle navi in sosta nei porti di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna (AdSP). A circa un anno dall'aggiudicazione dell'appalto integrato per la progettazione definitiva, esecutiva e la realizzazione dell'impianto, sono stati di fatto consegnati i lavori che interesseranno, per primo, lo scalo di Portovesme, nel Sulcis. L'importo per la realizzazione di un sistema di elettrificazione della banchina è di poco superiore ai 2 milioni e 150 mila euro. Un primo intervento, questo, dell'ampio e complesso progetto aggiudicato lo scorso anno al Raggruppamento Temporaneo di Imprese, costituito da Nidec Mi Spa e Ceisis Spa Sistemi Impiantistici Integrati, vincitore della procedura di evidenza pubblica per un importo complessivo di progettazione (definitiva ed esecutiva) e lavori, pari a 51 milioni e 761 mila euro, interamente finanziati con fondi Pnrr. Ulteriori 40 milioni disponibili nel finanziamento saranno utilizzati per la realizzazione delle connessioni con le cabine di alta tensione del servizio elettrico nazionale. Sono quindi sette in tutto gli impianti di elettrificazione previsti dal progetto i cui lavori saranno avviati nei prossimi mesi, anche nei porti di Cagliari, Olbia-Isola Bianca, Golfo Aranci, Santa Teresa di Gallura e Porto Torres.



Trasporti. Due scadenze all'orizzonte: il nuovo presidente (Deiana andrà via a luglio) e la concessione della banchina principale

Porto canale, l'anno della svolta

Nel 2024 movimentati 220 mila contenitori, ma i lavoratori chiedono certezze

Due scadenze all'orizzonte fanno agitare le acque del Porto canale. A giugno ci sarà da assegnare la concessione della banchina principale dello scalo commerciale, mentre un mese dopo il presidente dell'Autorità portuale Massimo Deiana, concluso il secondo mandato, dovrà lasciare lo scranno. I sindacati, in questa fase di cambiamento, vogliono capire quale sarà il futuro degli ex lavoratori Cict, ora parcheggiati nella Kalport, l'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale istituita dall'Autorità portuale e attiva anche a Taranto e Gioia Tauro. Politica ko Marco Manca rappresenta i dipendenti portuali iscritti alla Cgil. «La presidente della Regione Todde e l'assessora Manca durante la campagna elettorale hanno condiviso la nostra situazione critica. Ora sono sparite. Oltre un mese fa abbiamo chiesto un incontro alla presidente, ma a oggi non è arrivata alcuna risposta». Manca mette l'accento sugli ex lavoratori Cict e che grazie all'agenzia Kalporto percepiscono l'Indennità di mancato avviamento al lavoro (Ima). «Siamo in eterno precariato. La Cict ha lasciato il Porto canale nel 2019, da allora abbiamo fatto Cassa integrazione, Naspi e ora l'Agenzia, per la quale il ministero ha prorogato di 18 mesi la durata. È necessaria un'azione sinergica e condivisa per scandagliare il mercato e mettere in campo tutte le azioni politiche attrattive per almeno provare a dare allo scalo il rilancio internazionale che merita». Giù le gru Giomaria Cuccu, della Uil, usa un concetto aeronautico. «Il Porto canale è in una fase di stallo da tempo. L'assegnazione della banchina è in scadenza e la società Mito, controllata da Grendi attuale concessionaria di metà degli spazi, vorrebbe il rinnovo per 20 anni. Non ci opponiamo sul merito, ma le richieste sono molteplici e vorremmo che lo scalo commerciale tornasse ai fasti del passato». Il sindacalista della Uil è critico. «Stanno demolendo due gru di banchina, questo è il simbolo del fallimento della politica regionale». All'ancora Michele Palenzona è il sindacalista della Cisl che si occupa di trasporti. «Al Porto canale è tutto fermo». Siete favorevoli a una concessione ventennale della banchina? «Sì, se corrisponde a un cospicuo incremento dei dipendenti. D'altra parte vogliono giustificare questa durata dal fatto che stanno aumentando i traffici con il Nord Africa». A vele spiegate Massimo Deiana ribalta le tesi dei sindacati. «Ma quale stallo, l'anno scorso abbiamo registrato 220.000 contenitori, meglio che negli ultimi anni gestiti dalla Cict. L'attuale concessionaria ha traffici intensi con Algeria e Tunisia e sta per concretizzare i rapporti con altri paesi nordafricani,



come la Libia. E una crescita dei movimenti comporta un aumento dell'occupazione. Noi proponiamo costantemente nello scenario nazionale e internazionale l'intera banchina per il transhipment, ma per il momento non ci sono state risposte». I sindacati contestano la durata della prossima concessione. «L'arco di tempo è strettamente legato all'ammontare degli investimenti che proporrà chi vorrà aggiudicarsi lo spazio». Le due gru in demolizione? «Sono di proprietà del Cacip, le restanti 5 lavorano a pieno regime e sono gestite dalla concessionaria». I nuovi lavori Su un'area occidentale del Porto canale è in corso da dieci mesi la realizzazione delle opere preliminari alla costruzione dello scalo commerciale. Il progetto, realizzato dai tecnici dell'Authority, prevede 6 ormeggi, un bacino di manovra da 11 metri di fondale, e sarà suddivisa in 5 piazzali che ospiteranno circa 2.500 stalli per la sosta dei semirimorchi, compresi 52 per lo stazionamento delle merci pericolose. «È un appalto da 348 milioni di euro, il più grande della Sardegna», spiega Natale Ditel, segretario generale dell'Autorità portuale. «La consegna è prevista nel 2029, ma grazie a importanti premialità contiamo di concludere i lavori a metà 2028». Andrea Artizzu

La Nuova Sardegna 23 02 25

Per la Liburna manca ancora l'autorizzazione per poter navigare nelle acque internazionali

L'annuncio della sindaca di Santa Teresa: a marzo sarà riattivata la linea per Bonifacio

Navi per la Corsica Si cambia ancora: di nuovo in pista la Giraglia e l'Ichnusa

Golfo Aranci Mentre la motonave Moby Zaza arranca da mesi sull'improbabile linea Golfo Aranci-Porto Vecchio, sul fronte dei collegamenti marittimi tra la Sardegna e la Corsica si profila all'orizzonte un nuovo colpo di scena. Si riattiva la linea Santa Teresa-Bonifacio e ritornano in corsa i due traghetti Ichnusa e Giraglia, che evidentemente hanno completato i lavori di manutenzione che a lungo li hanno tenuti in cantiere a Livorno e Genova. Il rientro in servizio sarebbe previsto nella prima settimana di marzo per la Ichnusa, mentre per rivedere navigare in Sardegna la Giraglia si dovrebbe aspettare ancora un mese, cioè la fine di marzo. Potrebbe essere l'epilogo di una stagione di polemiche e di pesanti disagi per i lavoratori pendolari e per gli autotrasportatori che operano tra le due isole. Il condizionale è d'obbligo, perché in materia di trasporti marittimi Sardegna-Corsica il tempo e i modi sinora si sono rivelati una variabile assolutamente imprevedibile. Attore protagonista di questa manovra è naturalmente Moby, la compagnia di navigazione titolare della convenzione stipulata con la Regione Sardegna per garantire i collegamenti marittimi in regime di continuità territoriale con onere di servizio pubblico. Un ruolo fondamentale però è stato svolto dalla Regione Sardegna, l'assessorato ai Trasporti, che ha pressato anche energicamente la compagnia. E poi il Comune di Santa Teresa, nella persona della sindaca Nadia Matta, che ha interpretato il disagio del suo paese "espropriato" del collegamento marittimo con la vicina Corsica, vitale per l'economia locale. È stata proprio la sindaca Nadia Matta ad annunciare ieri nel suo profilo Facebook la svolta nelle trattative serrate con Moby e Regione. «Nella prima settimana di marzo, entrerà in servizio la nave Ichnusa, noleggiata dalla compagnia Moby - dice la sindaca -. A fine marzo, invece, la nave Giraglia sarà operativa nella tratta Bonifacio-Santa Teresa dopo aver subito interventi di manutenzione durante questi mesi». «Dal 1° aprile, la tratta sarà coperta dalle navi Giraglia e Ichnusa, quest'ultima riprenderà a viaggiare con la propria compagnia e non più in affitto con Moby». In queste ultime settimane si era parlato a lungo e non senza polemiche anche di un possibile impiego della nave Liburna, flotta Torem (gruppo Moby) impegnata all'Elba, in Toscana. «Per quanto riguarda la nave Liburna - spiega la sindaca di

LANUZA - Kios. Sardegna
OLBIA

Trasporti
Leve del mare

La sindaca di Santa Teresa
L'annuncio della sindaca di Santa Teresa: a marzo sarà riattivata la linea per Bonifacio

Per la Liburna manca ancora l'autorizzazione per poter navigare nelle acque internazionali

Navi per la Corsica Si cambia ancora: di nuovo in pista la Giraglia e l'Ichnusa

Taekwondo Il giovane Angelo Pisano tra i migliori 8 per il Gran prix a Tallinn
Il campione olivetino della società Terranova supera le qualificazioni a Tirana

Il giovane Angelo Pisano
Il campione olivetino della società Terranova supera le qualificazioni a Tirana

La sindaca di Santa Teresa
L'annuncio della sindaca di Santa Teresa: a marzo sarà riattivata la linea per Bonifacio

Per la Liburna manca ancora l'autorizzazione per poter navigare nelle acque internazionali

Navi per la Corsica Si cambia ancora: di nuovo in pista la Giraglia e l'Ichnusa

Taekwondo Il giovane Angelo Pisano tra i migliori 8 per il Gran prix a Tallinn
Il campione olivetino della società Terranova supera le qualificazioni a Tirana

Il giovane Angelo Pisano
Il campione olivetino della società Terranova supera le qualificazioni a Tirana

Santa Teresa - non è stata concessa alcuna deroga per operare in acque internazionali. La compagnia Moby sta attualmente completando tutte le pratiche necessarie affinché la nave soddisfi i requisiti per un'autorizzazione definitiva. Questo processo include non solo la presentazione di ulteriore documentazione, ma anche l'installazione di attrezzature aggiuntive che renderanno la nave conforme alle norme vigenti. Le attrezzature sono già state ordinate e, non appena arriveranno, la nave sarà messa in secco per effettuare tutti gli interventi necessari. Dopo qualche mese potrà essere operativa». Insomma, la disponibilità della Liburna è ancora piuttosto remota e potrebbe eventualmente coprire il ruolo di terza nave per assicurare la continuità del trasporto. «La speranza - conferma Nadia Matta - è che, con tre navi disponibili, si possa garantire la continuità e l'efficienza dei servizi di trasporto marittimo tra Sardegna e Corsica sulla tratta Santa Teresa -Bonifacio. Questa rotta è particolarmente vantaggiosa per gli autotrasportatori, che in questi mesi, insieme alle aziende che commerciano da e per la Corsica, hanno subito gravi danni. È fondamentale che le autorità competenti monitorino costantemente la situazione, assicurando che le compagnie marittime rispettino gli obblighi contrattuali e garantiscano un servizio di qualità, evitando ulteriori disagi e danni economici alle imprese e ai cittadini»

La preoccupazione dei lavoratori della Kalport

Porto canale, è scontro sui programmi per il futuro I sindacati: Giunta assente

L'assessora Manca: accuse incomprensibili. La Cgil: serve un confronto sul rilancio

I prossimi mesi saranno cruciali per il rilancio del porto canale di Cagliari. A giugno è prevista l'assegnazione della concessione della banchina principale e un mese dopo ci sarà l'addio del presidente dell'Authority portuale Massimo Deiana, arrivato alla fine del secondo mandato. Una fase di cambiamento che non lascia tranquilli i lavoratori della Kalport, l'agenzia a cui fanno riferimento gli operai dello scalo: il fronte è caldo e lo dimostrano le accuse mosse alla Giunta Todde, a cui i sindacati (Cgil e Uil) hanno inviato una richiesta di incontro senza ottenere risposta. Le scintille ieri ai rappresentanti dei lavoratori ha replicato l'assessora al Lavoro Desirè Manca, che definisce «incomprensibili» le frecciate dei sindacati perché il dialogo «è sempre stato aperto e costante. Abbiamo organizzato diversi incontri per affrontare le problematiche del porto canale nel mio assessorato, anche alla presenza del presidente dell'autorità di sistema portuale del mare di Sardegna. Tuttavia, a seguito dell'ultimo confronto, non è pervenuta alcuna richiesta che giustificasse un nuovo tavolo sul tema». Resta da parte dell'assessora «la piena disponibilità e quella della Regione a intervenire per agevolare la riqualificazione, la ricollocazione e le assunzioni dei lavoratori coinvolti sostenendo ogni iniziativa utile a garantire occupazione e sviluppo. Allo stesso modo, l'assessorato continuerà a supportare il rilancio dello scalo sul piano internazionale, affinché possa tornare a essere un punto di riferimento strategico, così come lo è stato per vent'anni». La risposta Alle parole di Desirè Manca ha controreplicato la Cgil, che in una nota ricorda come il 15 gennaio scorso insieme a Cisl e Uil sia stata inviata «una richiesta di incontro sul futuro del porto canale alla presidente Todde». Un confronto «utile a definire un percorso di intenti da sostenere unitariamente - si legge nella lettera - per ridare all'intero compendio l'importanza che merita e la sua ricollocazione nelle più importanti rotte internazionali, anche come volano economico e occupazionale sardo, sfruttando appieno anche tutte le agevolazioni di fiscalità di vantaggio previste». A distanza di oltre un mese, però, nessuna risposta è arrivata. «Speriamo che l'assessora Manca, davanti alle legittime preoccupazioni e rivendicazioni dei sindacati, riveda la tesi secondo cui non ci siano ragioni che possano giustificare un nuovo tavolo sul tema. L'auspicio della Cgil è che venga riattivato il confronto su questo tema e su tutte le questioni cruciali per il futuro della Sardegna, non solo con i singoli assessorati ma anche con la presidenza, alla quale, sempre unitariamente, i sindacati hanno inviato un'altra lettera il 29 ottobre scorso a firma dei segretari generali Cgil, Cisl, Uil sollecitando, anche in quell'occasione, la ripresa del confronto». Nel frattempo è in corso sul versante occidentale del porto è in corso la realizzazione del nuovo terminal ro-ro, che prevede 6 ormeggi per le navi e piazzali per parcheggiare i semirimorchi. (m. r.)



Porto Canale, polemiche a distanza tra sindacati confederali e giunta regionale

Un mese fa la richiesta di un nuovo incontro alla presidente, sinora non accolta

Cagliari Un mese fa la richiesta di un incontro sul futuro del porto canale alla presidente Todde. «Un confronto utile a definire un percorso di intenti da sostenere unitariamente - è scritto in una nota di Cgil Cisl e Uil - per ridare all'intero compendio l'importanza che merita e la sua ricollocazione nelle più importanti rotte internazionali, anche come volano economico e occupazionale sardo, sfruttando appieno anche tutte le agevolazioni di fiscalità di vantaggio previste. A distanza di oltre un mese nessuna risposta è arrivata. Speriamo che l'assessora Manca, davanti alle legittime preoccupazioni e rivendicazioni dei sindacati, riveda la tesi secondo cui non ci siano ragioni che possano giustificare un nuovo tavolo sul tema». La replica della Manca. «Trovo incomprensibili le accuse di assenza che mi vengono rivolte poiché il dialogo con i sindacati è sempre stato aperto e costante. Abbiamo organizzato diversi incontri per affrontare le problematiche del Porto Canale nel mio assessorato, anche alla presenza del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Ma dopo l'ultimo confronto, non è pervenuta richiesta»

