La Nuova Sardegna 01 04 25

Accordo finale sul metano: due navi e mezza dorsale

Punti di ingresso a Oristano e a Porto Torres (anche per Ep)

SARDEGNA

Accordo finale sul metano: due navi e mezza dorsale

Punti di ingresso a Oristano e a Porto Torres (anche per Ep)

In aula sul bilancio prove di dialogo

Ok al quarto mese di esercizio provvisorio

GAXA È ANCHE CLIMA

Da oggi, oltre a Luce, Metano e Gas di città, ti offriamo anche le migliori soluzioni energetiche per goderti ogni estate.

SCONTO IN BOLLETTA FINO A 200€ CON UNA FORNITURA LUCE GAXA

SERVIZIO CHIAVI IN MANO

Facciamo squadra per la nostra isola.

SCOPRI DI PIÙ NEI NOSTRI STORE:

GAXA

Cagliari Accordo politico raggiunto tra governo e Regione sulla rete del metano. I punti salienti sono quelli anticpati dalla Nuova alcuni mesi fa: una nave rigassificatrice a Porto Torres e una seconda a Oristano, da dove sarebbe partita la conduttura verso il sud Sardegna, in grado di servire anche le industrie di Portovesme. Ieri all'incontro romano su Eurallumina, l'azienda ferma da dodici anni che produce la materia prima per l'alluminio, il ministro del made in Italy e delle attività produttive, Adolfo Urso insieme alla sottosegretaria Bergamotto e il direttore generale mercati e infrastrutture energetiche del ministero dell'ambiente della sicurezza energetica Alessandro Noce, hanno confermato la chiusura positiva delle trattative. «Nei prossimi giorni arriverà in Regione la bozza finale del decreto con una formale lettera di richiesta di intesa. Questo accordo è un passo decisivo che ci consente di andare avanti nella soluzione della vertenza Euroallumina e di gestire il rilancio industriale dell'area del Sulcis, siamo sulla strada giusta. L'intesa, infatti, è un elemento fondamentale per garantire una fornitura energetica stabile alle imprese», ha affermato il ministro Urso.«Siamo soddisfatti dell'accordo raggiunto con il Governo nazionale, che ha fornito rassicurazioni incoraggianti, attraverso il Mase, anche sulle tempistiche, e confidiamo pertanto in una celere approvazione da parte di Palazzo Chigi», commenta l'assessore all'industria Emanuele Cani. La Regione conferma che i due punti di discussione col governo sono stati definiti positivamente. Il primo riguarda una forma di perequazione tariffaria su tutto il territorio regionale, a prescindere dalle forme di fornitura possibili (tubo o gomma nelle aree non servite). La seconda riguarda la riconversione della centra e carbone di Fiumesanto, di proprietà di Ep. La Regione la ritiene strategica per garantire produzioni adeguate e certe di energia (altrimenti affidate solo all'impianto Saras, vista la chiusura delle due centrali a carbone, quella di Portovesme e quella, appunto di Fiumesanto) e su questo c'è l'accordo col governo. Una centrale a gas a Fiumesanto obbliga così al posizionamento di una nave rigassificatrice adeguata nel nord Sardegna, della taglia di quella non più destinata al sud.(gcen)

Sardinia Post 02 04 25

Dragaggio del porto industriale di Portovesme, Cani: “Lavoro urgente, serve al rilancio del Sulcis”

L’assessore all’Industria Emanuele Cani ha incontrato questa mattina il presidente dell’Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna Massimo Deiana e il presidente del Consorzio Industriale Sulcis-Iglesiente Massimo Melis, accompagnato dal consigliere di amministrazione Giacomo Guadagnini, per affrontare il tema del riavvio dell’iter per il dragaggio del porto industriale di Portovesme. “Le parti coinvolte, in primis l’Autorità Portuale, hanno sottolineato l’urgenza del progetto di dragaggio, fondamentale per il rilancio dell’attività portuale del Sulcis Iglesiente che ha l’obiettivo di consentire l’attracco a imbarcazioni di maggiori dimensioni, alle quali l’accesso è attualmente precluso a causa di una profondità del fondale non sufficiente”, spiega l’assessore Cani. Nel corso del confronto odierno sono stati analizzati tutti i principali aspetti tecnici relativi all’opera di escavo con l’intento di definire un cronoprogramma e abbreviare al massimo i tempi di realizzazione dello stesso.

La Nuova Sardegna 03 04 25

Autorità portuale rebus sulla nomina

C'è l'ipotesi di una "papessa straniera"

SARDEGNA

Continuità territoriale aerea la Regione raddoppia i fondi

Previsti 80 milioni. Giovedì incontro a Roma per il bando

Autorità portuale rebus sulla nomina

C'è l'ipotesi di una "papessa straniera"

Clima a Tasso Zero, la tua scelta di Prima Vera.
Se sei cliente Luce
Gamma Climatizzatori
da 29,99€/mese per 24 mesi
TAN 0% TAEG 0%
In più, hai 180€ di bonus in bolletta luce
Vai nei negozi o su enel.it oppure chiama 800 900 860.
enel
Prima Vera Energia.

Cagliari L'unica certezza è che non ci sono candidati in pole position per la nomina. E che la scelta del successore di Massimo Deiana alla guida dell'Autorità del sistema Portuale della Sardegna, in scadenza a luglio, non è stata ancora assunta. Così come è certo che il dossier non sia stato presentato in giunta, né in maggioranza. Le competenze per la nomina di un incarico che nella mappa del potere sardo vale molto di più di un assessorato si dividono peraltro tra governo (ministro delle Infrastrutture, Salvini) e regione. Il primo proporrà un nome su cui sarà raggiunta prima una intesa, politica con la Regione. Ma vedere questa come una partita Salvini-Todde è riduttivo.Sono 15 le Autorità Portuali in scadenza o commissariate, in Liguria, Puglia, Emilia Romagna, Toscana, Campania e Sardegna. Tutte Regioni tranne la prima governate dal centro-sinistra. Il ministro è intenzionato a fare le nomine in un blocco unico. Prima del decreto, acquisito il parere delle Regioni (obbligatorio ma non indispensabile), servirà anche il voto delle commissioni parlamentari di Camera e Senato.Oltre le indiscrezioni e gli auspici, rimangono in piedi così due elementi. La Todde ha parlato col viceministro delle Infrastrutture Rixi della nomina dell'Autorità Portuale, ma si è, per adesso, riservata di comunicare la sua decisione. Lo farà in tempi brevi al Campo Largo, oppure deciderà in solitudine, come da prerogative? Se ne saprà qualcosa in più dopo la sessione di bilancio, di cui oggi si saprà l'avvio dei lavori.Indiscrezioni liguri, già da fine marzo, danno possibile la nomina di Federica Montaresi, ingegnere trasportista, in passato segretario generale dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Orientale, che comprende i porti di La Spezia e Carrara, e da qualche mese commissario dello stesso ente. Sarebbe l'unica donna nel portafoglio di nomi candidati alle presidenze. Elemento non sufficente a favorire la sua nomina rispetto agli altri candidati. Sarà la Montaresi il sostituto di Deiana? Ambienti autorevoli del Campo Largo ammettono che in ogni caso questa nomina non sarà in "quota Lega". E non si sa se è un modo per agevolarla o sterilizzarla.(gcen)

Unione Sarda 03 04 25

La nomina. È l’attuale commissaria degli scali di Carrara e La Spezia. La decisione spetta a Salvini

Autorità portuale, schiaffo all'Isola

Per il dopo Deiana (in scadenza a luglio) potrebbe arrivare Federica Montaresi

Economia

Autorità portuale, schiaffo all'Isola

Per il dopo Deiana (in scadenza a luglio) potrebbe arrivare Federica Montaresi

Lavoro con la cooperazione sociale

Una settimana e non è arrivata alcuna smentita. Quindi quasi una conferma: Federica Montaresi, attuale commissaria dei porti di La Spezia e Carrara, è il nome più quotato per prendere il posto di Massimo Deiana (in scadenza a luglio) alla presidenza dell'autorità portuale della Sardegna. La notizia è stata lanciata nei giorni scorsi dal Secolo XIX e, in contemporanea, dalla testata specializzata Medi Telegraph, entrambe di proprietà del gruppo Msc – colosso della logistica e delle crociere – che fa capo alla famiglia Aponte, che a sua volta intrattiene rapporti d'affari con il gruppo Grendi, radicato al porto di Cagliari. Qualcosa più di una semplice indiscrezione, quindi. Il ministero L'ultima parola spetta al ministro dei Trasporti Matteo Salvini, "sentita" la Regione: sarà lui a fare le nomine. Per la Sardegna e per altre quattro authority: Mar Tirreno settentrionale, Mar Tirreno centrale, Mar Tirreno meridionale e Ionio, Mar Adriatico settentrionale. Sono quelle per le quali a dicembre, con scadenza a fine gennaio, è stata pubblicata una manifestazione di interesse. Niente di vincolante né finalizzato alla redazione di una graduatoria: gli aspiranti presidenti dovevano solo inviare il loro curriculum e aspettare. Ma non è detto che l'incarico venga affidato a un componente della lista. Montaresi ha ricevuto una sorta di endorsement da testate che pesano (molto) nel settore marittimo. Per questo le sue quotazioni sono alte. E sarebbe una "papessa straniera" a governare i porti della Sardegna. Ma non è l'unico nome circolato: si è fatto quello dell'ex presidente della Regione, Christian Solinas, come quello di Elisabetta Neroni (ora alla guida del Centro regionale di programmazione) e di Natale Ditel, che all'autorità portuale di Cagliari attualmente fa il segretario generale. Totonomi, per ora. L'eredità Di certo chi approderà nel più importante ufficio con vista sul porto non troverà una situazione disordinata. Il mandato di Massimo Deiana (il secondo, per questo non potrà ripetersi) terminerà il prossimo luglio. Nell'ultimo bilancio dell'ente il presidente ha fatto sapere che «la capacità di investimento dell'Autorità, che anche per il 2025 si attesta nella media degli ultimi 8 anni (di poco superiore ai 100 milioni di euro), offre un chiaro segnale di vitalità della spesa pubblica, registrato anche a livello macroeconomico». E ancora: «A distanza di quasi 8 anni dalla delibera del Comitato di gestione del 28 novembre 2017 con la quale veniva approvato il primo bilancio unitario della neo-istituita Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, il più ampio ed esteso network portuale d'Italia, l'economia nazionale e quella regionale possono contare su un ente che è stato in grado di muovere quasi 800 milioni di euro nel corso di questo suo primo "ottennato" di vita». Enrico Fresu

Unione Sarda 03 04 25

Inchiesta. Deiana (Autorità portuale): “Buoni affari anche per l’indotto”. I negozianti confermano

Crocieristi, uno su tre torna in città

Attese 550 mila presenze. In boom a maggio: attraccheranno trenta navi

Cagliari

Crocieristi, uno su tre torna in città

Attese 550mila presenze. In boom a maggio: attraccheranno trenta navi

Un'app per i turisti la nuova frontiera dei commercianti

C'è Vivicittà, divieti di transito in centro

Solo a Cagliari 550mila sbarchi di turisti dalle navi da crociera nel 2024, e il dato regionale è di 680mila. Ma se proprio si ha voglia di sorridere, basta sentire Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna: «È lecito quest'anno sperare in seicentomila al porto di Cagliari e in un totale sardo di 750mila. I primi segnali ci sono», commenta nel porto che ieri ha ospitato una nave da crociera piccola che si chiama "Le Dumont d'Urville", attraccata alle 7.30 al Molo Rinascita e ripartita all'ora di pranzo. Facciamo i conti Che cosa resta alla città? Un tempo i commercianti del centro storico, particolarmente della Marina, si lamentavano: «Poco o niente». Ma la litania è finita, per due motivi: il primo è che quel poco di vendite in più, con questi chiari di luna, è una benedizione, mentre il secondo salta meno agli occhi e ha un nome inglese. Si chiamano repeater, nel senso di persone che - appunto - ripetono. Che cosa? «La visita a Cagliari e alla Sardegna», chiarisce Deiana, «sono persone che hanno conosciuto la città grazie alla breve sosta della loro nave da crociera e decidono di farvi ritorno per trascorrere alcuni giorni». E siccome a tornare sul luogo dello scalo si calcola che sia all'incirca un turista su tre, secondo l'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, bisogna guardare alle crociere come «a una vetrina del Capoluogo. E a guadagnarci sono in tanti», chiarisce. Guadagna il sistema Difficile calcolare l'indotto delle crociere e tradurlo in una cifra, espressa ovviamente in euro: i soggetti coinvolti nel business sono tanti e aggregare i dati per "misurare" il fenomeno non è semplice. Emanuele Frongia, titolare di ristoranti e presidente della Federazione italiana pubblici esercizi (Fipe) della Confcommercio provinciale, è comunque sicuro che un ritorno economico non trascurabile ci sia, grazie a questo andirivieni di navi da crociera. «Quando sappiamo che ne arriva una, e nella bella stagione accade di continuo, cerchiamo di essere reattivi con le offerte commerciali e, se la nave si trattiene fino al pomeriggio inoltrato, di attrarre i croceristi anche per il pranzo. Tra ristoratori e commercianti ci inviamo i messaggi per annunciare l'arrivo della prossima nave, anche se sappiamo che non porterà giganteschi affari. Ma comunque ne porterà». E dà ragione a Deiana sui repeater: «Molti clienti dei ristoranti dicono di aver conosciuto la città grazie a una crociera e di essere tornati perché l'avevano apprezzata durante la breve sosta». E se gli arrivi sono cinquecentomila l'anno, i croceristi che poi tornano per conto proprio sono oltre 150mila. L'Autorità sorride di fronte alle voci secondo le quali la presenza di navi militari al porto avrebbe fatto sloggiare le navi da crociera: «Infatti ieri ce n'era una, è una voce priva di senso». Il ricco indotto L'attracco porta soldi a tanti: piloti, rimorchiatori, agenzie marittime, personale portuale, servizi per la nave e tutto ciò che è legato alla navigazione. E poi, accennava in precedenza l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, c'è il vastissimo indotto: «Comprende ristorazione e consumazioni al bar, certo», premette Massimo Deiana, «ma si somma tanto altro. Per fare solo qualche esempio, ci sono i pullman per condurre i croceristi a fare le escursioni, e a volte sono cinquanta mezzi in un solo giorno. Quindi lavorano anche le guide turistiche e gli autisti, si staccano migliaia di biglietti nei musei e nei siti archeologici, e si devono sommare a tutto questo le vendite realizzate dai negozi del centro storico», fa notare Deiana, che conclude: «Non possiamo fare una previsione di quanti croceristi vedranno Cagliari durante l'estate: le navi sono più o meno piene, quindi il bilancio lo faremo alla fine. Ma siamo sicuri che non sarà affatto deludente». Luigi Almiento

Unione Sarda 03 04 25

Portoscuso. La mancanza di una profondità adeguata rende inaccessibile lo scalo di Portovesme alle navi mercantili

«Subito il dragaggio nel porto industriale»

Riunione con l'assessore Cani, il sindaco attacca: non si può escludere il Comune dalle decisioni

Sulcis Iglesiente

«Subito il dragaggio nel porto industriale»

Asfalto, un'onda nera: spesi 3 milioni in due anni e mezzo

«Lavori urgenti sulla Statale 195»

Da trent'anni è all'ordine del giorno dei buoni propositi per lo sviluppo del territorio, ma ancora oggi il porto industriale di Portovesme è più croce che delizia di Portoscuso e dintorni. Negli anni Duemila fu completata la banchina est, per separare finalmente il traffico industriale da quello civile, ma a distanza di tempo la banchina non è mai stata utilizzata: il fondale non è abbastanza profondo per accogliere le grandi navi mercantili. Sul futuro del porto industriale si è svolta una riunione in Regione martedì con l'assessore all'Industria Emanuele Cani, il presidente dell'Autorità di Sistema Massimo Deiana, il presidente del Consorzio Industriale Massimo Melis e il componente del Consiglio di amministrazione Giacomo Guadagnini. Parola d'ordine accelerare i tempi del dragaggio del porto, un'opera attesa da anni, indispensabile per rendere finalmente operativa la banchina est. I lavori «Le parti coinvolte, in primis l'Autorità di Sistema – ha detto l'assessore all'Industria Emanuele Cani – hanno sottolineato l'urgenza del progetto di dragaggio, fondamentale per il rilancio dell'attività portuale del Sulcis Iglesiente. Che ha l'obiettivo di consentire l'attracco a imbarcazioni di maggiori dimensioni, alle quali l'accesso è attualmente precluso a causa della profondità del fondale non sufficiente». Durante la riunione sono stati discussi gli aspetti tecnici dell'escavo per stabilire un cronoprogramma e ridurre i tempi dell'intervento, atteso da tempo per dare una nuova operatività allo scalo di Portovesme. La reazione Sul futuro del porto vorrebbe incidere anche il Comune di Portoscuso. «Condividiamo la necessità di accelerare sul dragaggio, indispensabile per rilanciare il porto – dice Ignazio Atzori, sindaco di Portoscuso – ma riteniamo che il nostro Comune non possa essere escluso dalle decisioni sul porto, sia per la centralità dell'infrastruttura in chiave economica sia per le questioni ambientali, visto che il progetto di dragaggio è allo stesso tempo un progetto di bonifica in cui il nostro Comune deve avere voce in capitolo. Purtroppo da decenni il porto è in attesa di interventi importanti, primo tra tutti la separazione tra trasporti civili e industriali. I problemi di pescaggio insufficiente sono risaputi. Non dimentichiamo che nel 2009 l'ultima nave carica di bauxite per l'Eurallumina finì incagliata in porto. I problemi sono ancora gli stessi: siamo d'accordo con l'urgenza del dragaggio ma il Comune di Portoscuso deve essere coinvolto a tutti gli effetti e deve trattarsi di un intervento risolutivo». L'iter per l'escavo si è messo in moto, il porto industriale di Portovesme attende una nuova opportunità. Antonella Pani

La Nuova Sardegna 05 04 25

Port Authority Montaresi in pole ma nell'isola prende quota Ditel

La tecnica ligure è sostenuta dalla Lega e avrebbe il gradimento di Todde. Fasolino (Riformatori) all'attacco: «Mi indigna la nomina di un non sardo»

LA NUOVA Nuova Sardegna
SARDEGNA
Port Authority Montaresi in pole ma nell'isola prende quota Ditel
La tecnica ligure è sostenuta dalla Lega e avrebbe il gradimento di Todde
Fasolino (Riformatori) all'attacco: «Mi indigna la nomina di un non sardo»
Rixi (Mit) vuole ridurre le Autorità di gestione
La fotografia dei porti della Sardegna
Cagliari leader delle merci, Olbia dei passeggeri
Porto Torres stazione il ruolo chiave nel trasporto di minerali, carbone e cereali

Cagliari La nomina dell'Autorità di Sistema Portuale Mare di Sardegna diventa un caso politico. Per adesso nel tradizionale confronto opposizione-giunta regionale. A breve anche all'interno della maggioranza e tra le forze sociali.Se la nomina di Federica Montaresi, commissaria dei porti di La Spezia e Carrara, prima di esserne stata segretaria generale, è data ogni giorno che passa come la più probabile, questa stessa nomina comincia a creare riflessioni e reazioni, ieri nel campo delle opposizioni.Il sindaco di Golfo Aranci, Giuseppe Fasolino, ex assessore regionale al bilancio e attuale consigliere regionale dei Riformatori esce per primo sul tema con una nota che lascia intravedere l'imbarazzo per una scelta di una "papessa straniera".«La possibile indicazione di un tecnico non sardo alla guida dell'Autorità Portuale mi preoccupa e, da sardo, mi indigna». Secondo Fasolino questa scelta «è assolutamente da condannare perché offende le qualità di decine di sardi che sono perfettamente in grado di presiedere un'Autorità che ha competenza su uno dei nostri bisogni primari: i trasporti marittimi. Un compito che abbiamo dimostrato di riuscire a svolgere molto bene anche noi sardi. Non si vuole discutere delle capacità della persona che sarebbe in pole position per l'Ente, ma evidenzio la necessità, perfino il bisogno, di tenere in Sardegna quel ruolo. Da Sindaco di un comune sede di porto, evidenzio come l'eventuale scelta acceleri il distacco fra le realtà locali e l'Autorità. Abbiamo assistito già alla chiusura dell'Autorità del Nord Sardegna, alla sparizione dei sindaci dai Comitati portuali e oggi potremmo anche assistere ad una specie di "commissariamento" ad opera di un professionista che non ha legami col territorio. Faccio appello alla sensibilità della Presidente Todde affinché prenda in mano il dossier e decida sulle candidature usando la lente della competenza, delle capacità, del prestigio ma anche quella della provenienza e della difesa delle professionalità che la Sardegna sa esprimere».L'unico candidato sardo per sostituire Massimo Deiana, al termine del suo secondo e definitivo mandato, sarebbe Natale Ditel, segretario generale della stessa Autorità. Questa scelta, per logiche sia sarde che romane, non convincerebbe del tutto il plenipotenziario di Salvini sulla vicenda porti, il viceministro delle Infrastrutture Edoardo Rixi, pronto a proporre la Montaresi, sapendo di incontrare il gradimento, solo ma sufficiente, della presidente Todde.(gcen)

Rixi (Mit) vuole ridurre le Autorità di gestione

Il viceministro Rixi (foto)sa di giocare una battaglia persa, ma ci prova lo stesso. «Le Autorità di Sistema Portuale sono troppe. Avere 16 AdSP in questo paese è stata, a mio avviso, una scelta irrazionale anche se politicamente comprensibile. Alcune Autorità Portuali hanno difficoltà a raggiungere il pareggio di bilancio, altre dispongono di risorse che non utilizzano completamente. Se in questa prima fase la razionalizzazione delle risorse non porterà ad una riduzione degli organi di governo dei porti, sicuramente ci sarà la necessità di prevedere che cessino di esistere quelle Autorità Portuali che non riescano a mettere a posto i bilanci». Tra le autorità di sistema portuale a rischio non ci può essere quella della Sardegna. L'isola ha già semplificato la sua governance, con un solo soggetto, e peraltro si trova a gestire, come lo stesso presidente della Autorità Deiana ha ricordato a Rixi nel corso della sua recente visita a Cagliari, «oltre 780 milioni di euro in investimenti per le

principali opere infrastrutturali nei porti dell'AdSP, con una visione di insieme che punta a rendere il Sistema della Sardegna baricentrico per le strategie dell'Italia nel Mediterraneo». A Rixi sono stati ricordati i lavori più importanti: a Cagliari, Oristano, Portovesme, Porto Torres e Olbia , con il dragaggio del porto che attende ancora la valutazione di impatto ambientale.

La fotografia dei porti della Sardegna- Cagliari leader delle merci, Olbia dei passeggeri

Porto Torres mantiene il ruolo chiave nel trasporto di minerali, carbone e cereali

i Massimo SechiSassari I numeri dei porti sardi diffusi nei giorni scorsi da assoporti raccontano una Sardegna spaccata in due, al Nord i passeggeri al Sud le merci. Da un lato, Cagliari consolida il suo primato con oltre 30 milioni di tonnellate di merci movimentate, dall'altro, porti come Olbia e Porto Torres registrano un'impennata nel traffico passeggeri, trainata da un turismo sempre più strutturato. Ma dietro i dati aggregati- 41,6 milioni di tonnellate di merci (l'8,7% del totale nazionale) e 7,2 milioni di passeggeri - si nascondono tendenze contrastanti e domande aperte sul futuro logistico dell'isola.Con 23,8 milioni di tonnellate di rinfuse liquide, il polo di Cagliari-Sarroch rimane il cuore pulsante del sistema portuale sardo. Eppure, rispetto al 2023, si nota una lieve flessione (-3%), segnale forse di un riorientamento verso altri tipi di merci e prodotti energetici. La vera sorpresa arriva dai container: 740.702 tonnellate, con un +12% sull'anno precedente. Questi dati si possono considerare il risultato di una programmazione Ma potrebbero essere anche il frutto di una dinamica legata ai nuovi flussi di transhipment, come testimonia la componente del trasbordo (97.137 TEU, ovvero container che non entrano nell'entroterra ma vengono spostati da una nave all'altra), che pur rappresentando una nicchia rispetto ai grandi hub mediterranei, segnala il potenziale di Cagliari nelle rotte intercontinentali.Se Cagliari domina le merci, Olbia scrive un'altra storia: 3,7 milioni di passeggeri nel 2024, con un incremento del 18% rispetto al 2023. Un dato che riflette non solo la ripresa del turismo post-pandemico, ma anche l'efficacia degli investimenti negli scali veloci per la Corsica e il continente. Il traffico crocieristico (94.782 passeggeri) mostra una crescita evidente, sebbene ancora lontano dai numeri di Cagliari (541.212). Il traffico merci (6,3 milioni di tonnellate) resta però stagnante, quasi a suggerire una specializzazione forzata verso il solo segmento passeggeri.Porto Torres, con 1,3 milioni di tonnellate di rinfuse solide (materiali sfusi come minerali, carbone, cereali), mantiene il suo ruolo chiave per questo tipo di traffico con il continente. Il rovescio della medaglia è segnato dal crollo verticale della movimentazione delle rinfuse liquide la cui perdita si aggira intorno alle 200 mila tonnellate negli ultimi 7 anni. La motivazione di dati così drammatici è da ricercarsi nella chiusura degli impianti Eni. Il vero cambiamento è altrove: Portoscuso-Portovesme, spesso ai margini delle statistiche, nel 2024 segna un +25% nelle merci varie, grazie soprattutto alle esportazioni legate alla filiera metallurgica. Un segnale di vitalità, anche se ancora troppo dipendente da pochi settori e distante dall'integrazione con le moderne catene logistiche mediterranee.Guardando al quadro complessivo il rischio concreto è che questi trend procedano in ordine sparso, senza una regia unitaria. Tutto questo porta all'interrogativo naturale su quali debbano essere le contromisure che dovrà o potrà adottare il nuovo presidente della Autorità del Sistemo Portuale della Sardegna e quali ulteriori effetti negativi produrrà l'entrata in vigore della tassazione "Ets" sulle emissioni di gas serra nel settore della navigazione.

sardiniapost

Autorità portuale della Sardegna, Deiana in scadenza: Salvini vuole nominare una presidente ligure

L'ipotesi Christian Solinas alla presidenza dell' Autorità portuale della Sardegna sembra aver perso sempre più quota. Matteo Salvini - ministro dei Trasporti e suo alleato-sponsor - sembra aver optato per una opzione "non sarda". Si tratterebbe - secondo le indiscrezioni riportate dal Secolo XIX - di Federica Montaresi , ligure, attuale commissaria dei porti di La Spezia e Carrara. Il presidente Massimo Deiana scade a luglio. La nomina - quota Lega - spetta appunto a Salvini previa consultazione con la Regione, che finora non ha commentato le indiscrezioni di stampa. La Sardegna è una delle cinque autorità portuali interessate dal rinnovo e quindi si inserisce in un gioco di incastri politici e quote tra partiti, come spesso capita quando si tratta di nomine. La notizia è stata commentata dal consigliere regionale dei Riformatori, Giuseppe Fasolino . "La possibile scelta di andare fuori dall'isola alla ricerca dei profili capaci di guidare un ente strategico per la nostra isola è assolutamente da condannare - scrive in una nota perché offende le qualità di decine di sardi che sono perfettamente in grado di presiedere un'Autorità che ha competenza su uno dei nostri bisogni primari: i trasporti marittimi. Un compito che abbiamo dimostrato di riuscire a svolgere molto bene anche noi sardi senza bisogno di investire "papi" stranieri per quel ruolo. Non si vuole discutere delle capacità della persona che sarebbe in pole position per l'Ente, ma evidenzio la necessità, perfino il bisogno, di tenere in Sardegna quel ruolo". Infine la richiesta: "Faccio appello alla sensibilità della presidente Todde affinché prenda in mano il dossier e decida sulle candidature usando la lente della competenza, delle capacità, del prestigio ma anche quella della provenienza e della difesa delle professionalità che la Sardegna sa esprimere in ogni campo".

L'Unione Sarda 06 04 25

Una strada trincea per uscire dal porto di Arbatax

Ogliastra
33
Cardedu. Movente misterioso, ai proprietari la solidarietà del sindacato balneari
Incendiato un chiosco sul mare
Attentato a Le Dune, la stagione finisce prima di cominciare
Bari Sardo
Droga in casa, arrestato agricoltore
Lanusei. Sgravi fiscali in vista
Centro desertificato
Il rebus parcheggi
Tortolì. Sull'arteria sono previsti lavori urgenti di competenza dell'Authority
Una strada trincea per uscire dal porto di Arbatax
Scontro tra due auto, 389 bloccata per ore
La marcia delle fiaccole per Marco

Più che buche ora sono crateri. La parallela di via Lungomare è diventata un colabrodo. Le intense piogge degli ultimi tempi hanno infierito sui rattoppi del recente passato. Il percorso, unica via d'uscita da Arbatax per chi proviene dal porto dopo l'istituzione del senso unico di marcia sulla via principale del borgo marinaro, attende da anni un intervento di riqualificazione. La competenza è dell'Autorità di sistema portuale che gestisce un ventaglio di appalti per tirare a lucido lo scalo. Il cronoprogramma è definito: la settimana prossima dovrebbero cominciare gli scavi in vista della posa della nuova illuminazione, un affare da 3,5 milioni di euro. Dopodiché un'impresa specializzata realizzerà il nuovo tappetino d'asfalto sul tracciato della darsena in cui la circolazione, per effetto della nuova viabilità, ha subito un notevole incremento. È uno degli interventi ad ampio respiro per ammodernare il porto. Altri 420 mila euro verranno destinati alla manutenzione dell'edificio ex Dogana che, una volta riqualificato, ospiterà un primo presidio dell'ente, in particolare gli uffici della Security portuale. L'Authority ha avviato le indagini geognostiche per l'opera di consolidamento e sistemazione dei piazzali del molo di ponente. Una volta avviati, i lavori avranno un costo di 4 milioni di euro. (ro. se.)

La Nuova Sardegna 07 04 25

Novamarine prende il largo: 13,5 milioni e due nuovi capannoni

Il cantiere olbiese amplia il mercato e si espanderà nella zona di su Arrasolu

LA NUOVA Sardegna — Lunedì 7 Aprile 2025

SARDEGNA

NAUTICA

Novamarine prende il largo: 13,5 milioni e due nuovi capannoni

Il cantiere olbiese amplia il mercato e si espanderà nella zona di su Arrasolu

Giandomenico Mele

Olbia Novamarine, società quotata in Borsa del gruppo Sno Yachts, si prepara a investire 13,5 milioni di euro per allargare le sue aree di produzione sui terreni di proprietà nella zona ex Palmera di Su Arrasolu. Si partirà con la costruzione di due capannoni, uno da 5mila e un altro da 4mila metri quadrati: il primo, che sarà pronto entro quest'anno, diventerà un sito produttivo dedicato alla vetroresina; il secondo, programmato nel 2026, sarà dedicato alla produzione delle imbarcazioni professionali, quelle per cui Novamarine ha contratti di fornitura con Guardia costiera, Corpi speciali, trasporto truppe e pattugliamento. L'annuncio è arrivato sulle pagine del Sole 24Ore da parte di Francesco Pirro, proprietario del marchio recentemente quotato a Piazza Affari. Il cantiere di Olbia, secondo Pirro, dunque, è in piena espansione, anche nell'ottica di rivolgersi sempre di più al mercato estero. E, con i nuovi spazi, punta anche ad assumere 20-30 addetti diretti in più. Gli spazi utilizzati fanno parte dei terreni sul mare acquistati da Sno Yachts, a partire dal 1996, prima a Cala Saccaia e poi a Su Arrasolu: complessivamente circa 50mila metri quadrati. Dei 13,5 milioni d'investimento previsti, come confermato da Pirro, il 50% sarà impegnato per le nuove unità produttive e il restante 50% per la realizzazione di nuovi prodotti da immettere sul mercato nei prossimi tre anni, sia nella gamma professionale che in quella pleasure. L'obiettivo dell'azienda è quello di realizzare, in prima battuta, uno stabilimento, con capannone da 5mila metri quadrati, che diventerà il centro per lavorare la vetroresina in maniera funzionale alla produzione degli scafi, all'interno di un processo che inizia dall'ideazione e arriva fino al momento in cui la barca va in acqua. Un investimento funzionale agli incentivi previsti per la Zona economica speciale che dovrà essere portato a termine entro il novembre 2025. Poi partirà il secondo step, che consiste nel realizzare, per novembre 2026, un altro stabilimento, con un capannone da 4mila metri quadrati, dedicato solo a mezzi professionali. Questa espansione dell'azienda porterà anche nuovi addetti. Oggi Novamarine conta circa 150 dipendenti diretti e l'azienda è molto attiva nella ricerca di risorse professionali. Si punta all'ingresso di nuove figure professionali tra le 20 e le 30 unità. Va quindi avanti a pieno regime l'investimento di Novamarine, all'interno del progetto complessivo dello Sno Marine Center, il fiore all'occhiello di quel distretto della nautica, il più importante del Mediterraneo, che la Sno dei fratelli Pirro sta facendo sorgere a Su Arrasolu, sulle sponde del golfo di Olbia, dove un tempo esisteva la gloriosa fabbrica del tonno della Palmera. Nello specifico le opere per realizzare il futuro Marine Center comprendono: il completamento delle vasche di colmata con un piazzale dimensionato per il sostegno di carichi elevati; la parziale demolizione del pontile esistente a servizio dell'ex stabilimento Palmera; il dragaggio di approfondimento e livellamento nelle aree di installazione dello scalo synchro-lift e delle aree prospicienti la banchina est; la realizzazione, mediante cassoni sommersi delle banchine di completamento in corrispondenza degli scali di alaggio e varo previsti; la realizzazione di un bacino di alaggio con synchro lift (Ship Lift) di 22 metri di larghezza e 110 metri di lunghezza, dotato di una piattaforma sollevabile in grado di alare unità navali fino a 4500 tonnellate di dislocamento; la realizzazione di una struttura di alaggio e varo, e la realizzazione di un banchinamento di ormeggio per imbarcazioni, costituito da una banchina di 192 metri e pavimentata in decking di legno, lungo il contenimento realizzato mediante banchina in cassoni cellulari. Lo Sno Marine Center dovrebbe raggiungere una dimensione complessiva di 200 mila metri

CONAD
LA NUOVA
INSIEME DALLA PARTE DELLE FAMIGLIE
FINO ALL'1 MAGGIO 2025
OGNI GIOVEDÌ TROVERAI UN COUPON
-10%
SUI PRODOTTI FRESCHISSIMI
ACQUISTA I NOSTRI GIORNALI, TROVERAI IN PRIMA PAGINA UN COUPON CON CODICE A BARRE

quadrati, che lo renderà unico nel suo genere: oggi i cantieri navali più importanti del mondo hanno dimensioni inferiori. Si potranno ospitare imbarcazioni, navi da diporto ma soprattutto i giga yacht, segmento di super lusso che è diventato strategico per lo sviluppo dell'economia della Gallura e di tutta la Sardegna.

La Nuova Sardegna 08 04 25

Nell'area materassi, batterie d'auto e anche retine e galleggianti dei mitilicoltori

Discarica a Cala Saccaia «Difendiamo il paradiso»

I volontari di Plastic Free raccolgono sei tonnellate di rifiuti L'allarme: «In mare tanta plastica, adesso serve una svolta»

OLBIA

Nell'area materassi, batterie d'auto e anche retine e galleggianti dei mitilicoltori

Discarica a Cala Saccaia «Difendiamo il paradiso»

I volontari di Plastic Free raccolgono sei tonnellate di rifiuti L'allarme: «In mare tanta plastica, adesso serve una svolta»

Un patto musicale tra Olbia e Alghero

Olbia La più grande discarica del golfo guarda in faccia il faro di Isola Bocca. A Cala Saccaia i rifiuti arrivano sia dal mare che dalla terra: materassi, tavoli da giardino e batterie d'auto, ma anche cime, retine e galleggianti utilizzati negli allevamenti delle cozze. I volontari di Plastic Free, armati di guanti e buona volontà, in una sola mattina hanno raccolto sei tonnellate di rifiuti. Succede in uno degli angoli potenzialmente più belli del golfo interno. Così Antonella Sotgiu, referente di Plastic Free per la provincia di Sassari, ne approfitta per lanciare l'ennesimo allarme, chiedendo una maggiore tutela e quindi di individuare chi scambia Cala Saccaia per un ecocentro. Si appella alle istituzioni, ma anche alle imprese che operano in mare. La discarica La situazione si trascina da decenni. Per questo i volontari, anche di diverse associazioni, si sono più volte dati appuntamento a Cala Saccaia per dare una ripulita a spiagge, stradine, stagni e cespugli. Domenica ci hanno pensato 70 volontari di Plastic Free, con il patrocinio dell'Autorità di sistema portuale. «Faccio un richiamo agli enti e alle autorità competenti affinché si occupino di tutelare Casa Saccaia - dice Antonella Sotgiu -. è un luogo totalmente abbandonato a se stesso. è necessario contrastare in maniera concreta ed efficace la piaga dell'abbandono dei rifiuti. Ho chiesto all'Autorità portuale di sistemare dei "panettoni", possibilmente di granito, all'ingresso della spiaggia grande. Lì arrivano mezzi di ogni tipo, come auto, camion e camper, e la sosta dura anche diverse ore se non alcuni giorni. Oltre alla sosta si registra anche l'abbandono dei rifiuti. I cartelli con i relativi divieti sono ormai sbiaditi, è assurdo». Una critica arriva anche agli allevatori di cozze. «Dovrebbero occuparsi di ritirare dalle spiagge i materiali che si staccano e arrivano a riva, tutti di plastica - prosegue Sotgiu -. Ed è anche assurdo che nel 2025 utilizzino ancora le retine di plastica per l'allevamento delle cozze. Hanno inquinato pesantemente il golfo, oggi strapieno di microplastiche. Proprio loro che, invece, dovrebbero avere il massimo rispetto verso il mare». I volontari Scempio a parte, quella di domenica è stata una mattinata di festa per i volontari di Plastic Free. Non solo olbiesi ma anche persone arrivate da San Teodoro, Budoni, Tempio, Luras, Monti, Tula e Sassari, più diversi turisti anche stranieri. Presenti pure i bambini della seconda B del plesso di Maria Rocca dell'istituto comprensivo, più altri del Quarto circolo. Insieme hanno raccolto 185 sacchi e una quantità infinita di ingombranti. A portare il tutto in discarica è stata la società De Vizia. A supportare l'iniziativa anche il Comune di San Teodoro, con l'assessora all'Ambiente Barbara Spiga, mentre a offrire un rinfresco ai volontari sono stati Donato e Marilena Spiga, che hanno una casa proprio a Cala Saccaia. Il futuro La situazione attuale, insomma, non è proprio delle migliori. La speranza è che a Cala Saccaia si riesca a voltare presto pagina. Il Comune, per esempio, per questa porzione di golfo ha studiato un progetto di riqualificazione che prevede un percorso ciclopedonale che collegherà Cala Saccaia con la spiaggia di Bados, comprendendo dunque l'intero e incontaminato promontorio di Sa Testa. In programma anche la valorizzazione dei fortini militari.

Unione Sarda 09 04 25

Il dato. Le previsioni per la stagione 2025: negli scali dell'Isola 770 mila viaggiatori

Crociere, Cagliari nella top ten italiana

Sardegna

Scatta l'assalto ai traghetti, prezzi cari e cabine introvabili

Fino a 800 euro per una famiglia e si deve viaggiare in poltrona

Crociere, Cagliari nella top ten italiana

Nuovo record per le crociere. Nel 2025 è prevista un'ulteriore crescita del traffico nei porti italiani, a conferma di un trend evidenziato già nel 2024, come conseguenza della forte ripresa della domanda da parte del mercato. I porti italiani interessati dal traffico croceristico sono in tutto 74. Il primato è ancora di Civitavecchia, che raggiungerà 3,53 milioni di passeggeri, seguita da Napoli con 1,9 milioni e Genova con 1,7 milioni. Ci saranno inoltre alcune novità nelle prime 10 posizioni: Palermo, Livorno, Messina, Savona, La Spezia, Venezia e Cagliari. Sul podio delle regioni spicca il Lazio con 3,54 milioni di passeggeri (24% del totale), seguito dalla Liguria (3,36 milioni, 23% del totale), dalla Campania (2,05 milioni, 14% del totale), dalla Sicilia (2,03 milioni, 14% del totale), dalla Toscana (0,97 milioni, 6% del totale) e dalla Sardegna (0,77 milioni, 5% del totale). I croceristi che passeranno nei porti italiani nell'arco del 2025 sono 14,8 milioni, con un aumento del +4,05% rispetto all'anno precedente. Si prevede inoltre un incremento delle "toccate" delle navi, che raggiungeranno quota 5.482 (+6,76% sul 2024), con ben 179 unità che solcheranno le acque italiane in rappresentanza di 57 compagnie di navigazione: in testa c'è il gruppo Msc (oltre 5 milioni di passeggeri), poi Carnival, Royal Caribbean e Norwegian.

Unione Sarda 09 04 25

Il tavolo. L’assessore Cani: “Sottoporremo al nuovo presidente un quadro più strutturato”

Porto Canale, si lavora per il rilancio

I sindacati alla Regione: ora serve un piano occupazionale adeguato

Economia

Porto Canale, si lavora per il rilancio

I sindacati alla Regione: ora serve un piano occupazionale adeguato

Rilancio dell'attività di transhipment del terminal container internazionale, con l'assegnazione da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna della nuova concessione della banchina principale in scadenza a giugno, e la necessità di un piano occupazionale adeguato nei numeri e nelle forme alla mole di lavoro e del traffico portuale. Sono i punti principali che i sindacati hanno portato al tavolo sul futuro del Porto Canale di Cagliari, ieri, con gli assessori regionale all'Industria e ai Trasporti, Emanuele Cani e Barbara Manca. L'incontro Durante l'incontro si è parlato anche di "Ets", la nuova misura varata dall'Unione europea per contrastare le emissioni combustibili del trasporto marittimo che rischia di penalizzare pesantemente l'industria sarda. «Questa tassa colpisce la Sardegna in modo particolare. La totalità delle merci esportate al di fuori dell'Isola passa infatti per l'infrastruttura marittima, a differenza di quasi tutte le altre regioni europee. Ci sono poi moltissime isole che vengono esentate perché hanno una popolazione inferiore ai 200mila abitanti. Occorre ragionare sul lungo periodo rafforzando i servizi in continuità territoriale anche per le merci e intervenire sul breve periodo mediante l'adozione di misure in grado di tamponare la situazione presente. Assieme all'assessorato dell'Industria lavoreremo per trovare soluzioni spendibili nell'immediato», ha detto l'assessora Manca. L'occupazione «Fermo restando che la priorità resta la tutela dei lavoratori che in questo momento si trovano in una situazione di precarietà, il nostro obiettivo è quello di analizzare a 360 gradi tutti i temi che possano portare al rilancio di un compendio portuale importante come il Porto Canale», sottolinea l'assessore Cani. «Convocheremo a stretto giro una seconda riunione alla presenza di tutti gli soggetti interessati per provare a costruire un'idea concreta di ciò che vogliamo e possiamo realizzare, attraverso una strategia comune». Cani ha anche spiegato che «sul piano strettamente istituzionale è importante aprire il confronto in questo momento di transizione gestionale dell'Autorità portuale affinché possiamo sottoporre al nuovo presidente una situazione più strutturata che consenta di fare subito chiarezza sulle varie questioni».

sardiniapost

Vertenza Porto Canale, tavolo della Giunta: "Servono tutela dei lavoratori e strategia per il futuro"

L'assessore dell'Industria Emanuele Cani e l'assessora dei Trasporti Barbara Manca hanno incontrato questa mattina nella sede dell'assessorato dell'Industria i sindacati per discutere della vertenza riguardante il Porto Canale di Cagliari Nel corso del tavolo, i rappresentanti sindacali hanno portato all'attenzione dei due esponenti della Giunta tutte le principali criticità inerenti il rilancio dell'attività di transhipment del terminal container internazionale del capoluogo, in primis l'assegnazione da parte dell' Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna della nuova concessione della banchina principale, in scadenza a giugno, e la necessità di un piano occupazionale adeguato nei numeri e nelle forme alla mole di lavoro e del traffico portuale. Durante l'incontro si è parlato anche di Ets, la nuova misura varata dall'Unione Europea per contrastare le emissioni combustibili del trasporto marittimo che rischia di penalizzare pesantemente l'industria sarda. "Questa tassa colpisce la Sardegna in modo particolare. La totalità delle merci esportate al di fuori dell'Isola passa infatti per l'infrastruttura marittima, a differenza di quasi tutte le altre regioni europee. Ci sono poi moltissime isole che vengono esentate perché hanno una popolazione inferiore ai 200mila abitanti. Occorre ragionare sul lungo periodo rafforzando i servizi in continuità territoriale anche per le merci e intervenire sul breve periodo mediante l'adozione di misure in grado di tamponare la situazione presente. Assieme all'assessorato dell'Industria lavoreremo per trovare soluzioni spendibili nell'immediato", ha rimarcato l'assessora Manca. "Fermo restando che la priorità resta la tutela dei lavoratori che in questo momento si trovano in una situazione di precarietà, il nostro obiettivo è quello di analizzare a 360 gradi tutti i temi che possano portare al rilancio di un compendio portuale importante come il Porto Canale", ha detto l'assessore Cani. "Convocheremo a stretto giro una seconda riunione alla presenza di tutti gli soggetti interessati per provare a costruire un'idea concreta di ciò che vogliamo e possiamo realizzare, attraverso una strategia comune", ha annunciato in conclusione dell'incontro. Cani ha anche sottolineato che "sul piano strettamente istituzionale, è importante aprire il confronto in questo momento di transizione gestionale dell'Autorità portuale affinché possiamo sottoporre al nuovo presidente una situazione più strutturata che consenta di fare subito chiarezza sulle varie questioni". "Il Porto Canale di Cagliari è una risorsa economica di straordinaria importanza e con un potenziale di sviluppo ancora non espresso pienamente", ha aggiunto l'assessora Manca. "Il suo rilancio deve essere un obiettivo concreto per tutta la Sardegna in una strategia di ampio respiro che vede l'assessorato dei Trasporti impegnato nel miglioramento della situazione del trasporto merci in Sardegna".

La Nuova Sardegna 10 04 2025

Porto centro servizi quasi pronto entro fine giugno l'inaugurazione

Nell'ex mercato ittico nascerà una sala conferenze da circa 170 posti

PORTO TORRES

Nell'ex mercato ittico nascerà una sala conferenze da circa 170 posti

Porto centro servizi quasi pronto entro fine giugno l'inaugurazione

Consultazioni patto di integrità osservazioni aperte fino a domani

Riguarda i rapporti tra amministrazione e operatore economico

In monopattino con la cocaina in mano 25enne arrestato dai carabinieri

«Erosione costiera, rischi altissimi»

Porto Torres Avanti chiede una commissione per discutere il problema

La prima nuova opera portuale che sarà inaugurata quest'anno è il Centro servizi per il porto. La società che doveva occuparsi dell'intervento di completamento e trasformazione dell'ex mercato ittico, infatti, ha concluso gli interventi di riqualificazione e sono in fase di completamento le finiture interne ed esterne dell'edificio. Entro maggio saranno installati tutti gli arredi degli uffici, compresi quelli della sala conferenze, e la struttura verrà inaugurata a giugno dal presidente dell'Autorità di sistema portuale Massimo Deiana. La società Sirimed, consorziata del gruppo bolognese Acreide, aveva vinto la gara d'appalto per la costruzione del Centro servizi, offrendo un ribasso del 12 per cento sull'importo a base d'appalto pari a circa 2 milioni e 752mila euro. La riqualificazione dell'edificio è stata radicale, con un riassetto della distribuzione interna dei locali del fabbricato, il completamento delle finiture e degli impianti ad elevato efficientamento energetico. Internamente la struttura, che si affaccia alla banchina ex Teleferica, è stata suddivisa in quattro aree: uffici dell'Autorità di sistema portuale, una sala conferenze da circa 170 posti che conserverà la gradinata dalla tipica forma a ventaglio e un centro servizi per il porto da adibire ad uffici del cluster portuale. La parte nord della struttura potrà essere invece destinata in futuro ad un mercato ittico: è prevista una grande sala centrale, area servizi per celle frigorifere, una cucina, depositi, uffici, servizi igienici e locali tecnici. La zona esterna è di circa 6mila metri quadri e sarà dotata di accesso carrabile con posti auto ed una sistemazione a verde con essenze autoctone. L'altra opera portuale di grande importanza per la nautica da diporto e non solo, è il Travel lift. Allo stato attuale sono ancora in corso le interminabili procedure per i monitoraggi ambientali, propedeutiche al taglio del cassone per la creazione del bacino. Lo scalo di alaggio è un punto di riferimento per l'intero territorio e anche in diversi ambiti che comprendono la cantieristica navale. L'importo dell'appalto è stato di 4 milioni e 277mila euro al netto di Iva e di altre imposte e contributi di legge. Una volta definito, il Travel potrà soddisfare le numerose richieste provenienti dal mercato della cantieristica nautica e a rilanciare l'economia che vuole puntare anche sulla valorizzazione del diporto nautico. Per l'Antemurale - l'opera più costosa, finanziata con circa 40 milioni di euro - nel mese di maggio è previsto l'avvio dell'attività di bonifica bellica preparatoria allo spianamento dei fondali per l'imbasamento dei cassoni. Contestualmente sono state avviate tutte le attività operative per lo spostamento del fortino militare presente nella banchina degli Alti fondali. «Siamo finalmente al traguardo per il completamento del Centro servizi per il porto - commenta Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Un'opera di riferimento per il cluster portuale e, soprattutto, una sede per l'Ente meglio rappresentativa di un porto di rilevanza strategica per il sistema Sardegna. Nostro obiettivo è inaugurare la nuova struttura, pienamente operativa, entro il mese di giugno. Quanto all'Antemurale, attendiamo il termine delle attività di bonifica bellica, speriamo ultimo degli ennesimi passaggi necessari per procedere con la resecazione della banchina Alti fondali e al contestuale avvio della produzione dei cassoni».

La Nuova Sardegna 11 04 25

Congresso Cisl: rinnovo delle cariche Michele Muggianu verso la rielezione

Tortolì il segretario uscente Ust Cisl Ogliastra pronto per il terzo mandato

OGLIASTRA ▸ BARONIA

Furti e attentati: paura a Bitti

L'escalation di episodi criminosi dell'ultimo periodo ha allarmato i cittadini
Il sindaco Giuseppe Ciccolini in diretto contatto con la prefetta Alessandra Nigro

Congresso Cisl: rinnovo delle cariche Michele Muggianu verso la rielezione

Tortolì il segretario uscente Ust Cisl Ogliastra pronto per il terzo mandato

Il murale di Aregoni verrà restaurato

Usasssai L'amministrazione recupera l'opera, riferimento per la comunità

Tortolì Nella giornata odierna 88 delegati provenienti da 15 diverse federazioni di categoria, in rappresentanza di quasi 13mila iscritti, sono chiamati nella sala convegni Symposion dell'Hotel La Bitta a Porto Frailis, a rinnovare gli organismi della Cisl territoriale Ogliastra. Al XXII congresso della stessa organizzazione sindacale, Michele Muggianu, 42 anni, sarà rieletto segretario generale Ust Cisl Ogliastra per il terzo mandato consecutivo. «Siamo cresciuti e ci siamo radicati meglio - dice Muggianu - e abbiamo inaugurato insieme e grazie alla nostra Fnp, nuove sedi Cisl più moderne e funzionali (dopo Perdasdefogu, Barisardo, Villagrande Strisaiuli e Tertenia è stata la volta di Seui a luglio 2024), dando avvio a nuovi progetti. Abbiamo investito sulla formazione sindacale - aggiunge - e i nostri servizi di patronato, Caf, Adiconsum, Anolf, Sicet, ufficio vertenze e servizi legali, sono di gran lunga i più utilizzati dai nostri associati ma più in generale dai cittadini del nostro territorio. Siamo orgogliosi di poter dire che la Cisl è il primo sindacato di questo territorio. Siamo una realtà consolidata, presente, visibile e forte. Gli obiettivi che ci eravamo posti nello scorso congresso sono stati in gran parte raggiunti. Dovremo essere sempre più motore attivo di una nuova stagione di politiche territoriali e di rinnovata capacità di rappresentanza del mondo del lavoro e dei pensionati - continua il segretario - . Noi dobbiamo incidere sullo sviluppo economico e sociale del territorio, assicurare una più equa distribuzione del reddito e delle opportunità di lavoro». Per Muggianu non sono più rinviabili interventi che combinino innovazione digitale e green economy, con politiche sulle filiere produttive presenti nell'isola e nel territorio ogliastrino: dall'agroalimentare, alla filiera turistica e dei beni culturali, che hanno enormi potenzialità. è urgente rafforzare i servizi e migliorare le infrastrutture sociali e materiali, rendendole omogenee rispetto al resto del Paese. Dovrà essere contrastato e annullato l'attuale divario sulla povertà educativa, garantendo il diritto all'istruzione. Così come sono urgenti azioni sulle prestazioni sanitarie e socio sanitarie sul versante ospedaliero e territoriale. Muggianu evidenzia che il sindacato dovrà poi seguire gli sviluppi legati al porto di Arbatax e agli investimenti annunciati dall'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, monitorare gli investimenti necessari. «Analogo lavoro - dice ancora - dobbiamo portare avanti non solo per la difesa della presenza di Saipem in questo territorio. Dobbiamo ridisegnare una mappa delle infrastrutture, verificando i progetti in via di attuazione, accelerando la realizzazione di quelli già finanziati, supportando le progettazioni in corso e avviando quelle necessarie. (l.cu.).

sardiniapost

Trasporto marittimo, l'assessora marca: "Puntare su mezzi ibridi"

L'assessora regionale dei Trasporti, Barbara Manca , e il capo di Gabinetto dell'assessorato dell'Industria, Guido Portoghese, hanno preso parte ieri a Carloforte all'inaugurazione del workshop "Il trasporto marittimo sostenibile e il ruolo dei porti della decarbonizzazione dei sistemi energetici" , che si concluderà oggi. L'evento è organizzato nell'ambito del programma "Clean Energy for EU Island", di cui l'Isola di San Pietro è parte, e ospitato dal Comune di Carloforte. Un appuntamento strategico per discutere del futuro sostenibile dei trasporti e delle infrastrutture energetiche nel contesto insulare. Guido Portoghese , nel suo intervento in rappresentanza dell'assessore Cani, ha evidenziato la necessità di un cambio di paradigma nella pianificazione delle infrastrutture portuali e industriali della Sardegna. "Quando parliamo di transizione energetica - ha affermato -, dobbiamo guardare non solo ai mezzi, ma a tutta la filiera: dalla produzione dell'energia alla logistica, fino all'approvvigionamento delle isole. Portovesme non è solo un porto di partenza, ma un nodo strategico per il futuro di Carloforte". "La transizione energetica non può essere solo un'operazione tecnica, ma deve diventare una strategia sistemica, che metta al centro le comunità, i territori e il diritto delle isole minori a un futuro moderno, pulito e connesso. E questo futuro inizia proprio dai porti della terraferma", ha concluso Portoghese. "Il trasporto marittimo è innanzitutto un servizio pubblico, quindi benché siano importanti le politiche di decarbonizzazione, è fondamentale garantire in prima istanza il trasporto dei cittadini - ha sottolineato l'assessora dei Trasporti Barbara Manca -. Detto questo, è fondamentale trovare una sintesi tra queste due fondamentali esigenze insieme a tutti i soggetti coinvolti: gli Assessorati a Trasporti, Industria e Ambiente, l'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna e gli enti locali. Come Regione stiamo investendo molto, per esempio, nell'elettrificazione dei porti, tra cui quelli delle isole minori, uno step necessario per contribuire concretamente agli obiettivi di ecosostenibilità che ci siamo prefissati". "Ciò che è fondamentale capire è anche come supportare gli operatori marittimi a intraprendere percorsi di decarbonizzazione sostenibili e stabili - ha rimarcato Manca -. Per questo risulta fondamentale una riflessione globale, a livello politico, accademico ed economico, per delineare la strada da seguire per ottenere questi obiettivi nell'interesse primario di garantire continuità e qualità nell'offerta di trasporto marittimo. La Regione ha iniziato a fare la sua parte aumentando del 10% la dotazione del bando di continuità territoriale marittima con le Isole minori proprio per favorire i processi di rinnovo delle flotte". Gli interventi hanno suscitato grande interesse tra i partecipanti e ha offerto spunti operativi per un percorso condiviso tra istituzioni, imprese e comunità locali.

L'UNIONE SARDA .it

Sardegna, boom per le crociere: attesi 750mila passeggeri

Gli scali dell'Isola volano nella top ten nazionale. Stime positive dell'AdSP al Seatrade Cruise Global di Miami

Fino a 750mila passeggeri sono attesi nei porti della Sardegna nel corso del 2025. La stima è emersa nel corso della Seatrade Cruise Global di Miami, la fiera internazionale dedicata all'industria delle crociere, che ha visto la partecipazione dell'AdSP del Mare di Sardegna, rappresentata dal presidente Massimo Deiana, e dalla responsabile marketing Valeria Mangiarotti. Nel corso dell'evento sono stati snocciolati i numeri del crocierismo in Italia, che quest'anno – dicono le previsioni – farà registrare il record assoluto, con circa 14 milioni e 800 mila passeggeri. In questo contesto, viene sottolineato, il sistema dei porti sardi approda nella top ten nazionale, con un volume di traffico la cui incidenza, sul totale dei crocieristi in transito nei 76 scali italiani di riferimento, è pari al 5% (dunque tra i 740 e i 750mila). «L'edizione 2025 del Seatrade Cruise Global certifica il salto di qualità del nostro Sistema portuale nel mercato italiano delle crociere - spiega Deiana - Dopo una graduale e costante crescita, i nostri porti approdano nella top ten della classifica nazionale, con un contributo di passeggeri che punta a superare le 700mila unità già a partire da quest'anno e che, nel prossimo biennio, andrà ulteriormente ad incidere in termini di peso e di immagine. Rispetto agli anni passati, è sempre più forte, a livello internazionale, la percezione del valore crescente degli scali sardi e della connessa offerta storica, culturale e paesaggistica, sempre più strategica per l'attività di programmazione degli itinerari crocieristici da parte delle compagnie. Segno evidente – conclude Deiana - che il lavoro svolto negli ultimi anni ha centrato il suo principale obiettivo: la creazione di un mercato fortemente destagionalizzato e stabile, con un'offerta capace di soddisfare i differenti target di clientela e di creare importanti ricadute economiche sull'intero territorio isolano».

Boom crociere 2025, attesi 750mila passeggeri nei porti sardi

Scali volano in top ten nazionale e conquistano fette di mercato

Calendari degli approdi più fitti e una particolare attenzione agli eventi della tradizione isolana, nuovo volano per un crocierismo culturale e, soprattutto, destagionalizzato. Sono solo alcuni dei risultati positivi della settimana del Seatrade Cruise Global di Miami, fiera internazionale dedicata all'industria delle crociere, che ha visto l'AdSP del Mare di Sardegna - rappresentata dal presidente, Massimo Deiana, e dalla responsabile marketing, Valeria Mangiarotti -, presente al padiglione dei porti italiani di Assoporti, con una fitta agenda di appuntamenti con i principali gruppi armatoriali del settore. Punto di partenza, il record assoluto previsto per quest'anno in Italia, con una previsione di circa 14 milioni e 800 mila passeggeri ed il sistema dei porti sardi che approda nella top ten nazionale con un volume di traffico la cui incidenza, sul totale dei crocieristi in transito nei 76 scali italiani di riferimento, è pari al 5% (tra i 740 e i 750mila). Una scalata graduale nella classifica che subirà un'ulteriore spinta dall'incremento, annunciato per il prossimo biennio da MSC Crociere proprio in occasione degli incontri fieristici, pari al 25% del numero degli approdi previsti attualmente nei porti dell'AdSP. Una partnership sempre più consolidata che, oltre agli scali di Cagliari ed Olbia, potrebbe interessare, già a partire dal 2027, anche altri porti del sistema. Non meno solido il rapporto con Costa Crociere, che conferma la sua presenza nelle banchine dell'Ente e, insieme a MSC, la possibilità di imbarco e sbarco direttamente dai porti di competenza per un tour nel Mediterraneo. Grandi numeri, ma anche particolare attenzione all'offerta storico culturale del territorio. È il caso di Silversea, compagnia del segmento lusso, che ha annunciato l'intenzione di programmare degli approdi in concomitanza con le date dei principali eventi della tradizione isolana e di estendere, così, la sua presenza anche negli altri porti del Sistema, come Oristano ed Arbatax, ancora non toccati dalle navi del gruppo Royal Caribbean. Altre novità riguardano la Disney Cruise Line che, dopo lo scalo della Fantasy, previsto per il 28 giugno prossimo a Cagliari, punta a consolidare la sua presenza dal 2026; la Viking, che sarà ad Olbia per uno scalo esplorativo ad ottobre per testare una programmazione più ampia di toccate già a partire dal 2027, e la Virgin che, dopo alcuni approdi del 2022 su Cagliari ed Olbia, potrebbe riaffacciarsi sugli scali isolani nel 2027 alla ricerca di nuove destinazioni. "L'edizione 2025 del Seatrade Cruise Global certifica il salto di qualità del nostro Sistema portuale nel mercato italiano delle crociere - spiega Deiana - Dopo una graduale e costante crescita, i nostri porti approdano nella top ten della classifica nazionale, con un contributo di passeggeri che punta a superare le 700mila unità già a partire da quest'anno e che, nel prossimo biennio, andrà ulteriormente ad incidere in termini di peso e di immagine. Rispetto agli anni passati, è sempre più forte, a livello internazionale, la percezione del valore crescente degli scali sardi e della connessa offerta storica, culturale e paesaggistica, sempre più strategica per l'attività di programmazione degli itinerari crocieristici da parte delle compagnie. Segno evidente, questo, che il lavoro svolto negli ultimi anni ha centrato il suo principale obiettivo: la creazione di un mercato fortemente destagionalizzato e stabile, con un'offerta capace di soddisfare i differenti target di clientela e di creare importanti ricadute economiche sull'intero territorio isolano".

Olbiapuntoit
QUOTIDIANO SARDO

Olbia, boom di crociere: approdi in crescita e nuova attenzione per la cultura locale

Dalla fiera internazionale Seatrade di Miami arrivano conferme e novità: Olbia protagonista nel Mediterraneo delle grandi compagnie

Olbia. Il 2025 sarà un anno da record per i porti della Sardegna e Olbia è in prima fila. Il Sistema Portuale del Mare di Sardegna conquista ufficialmente un posto nella top ten nazionale per traffico crocieristico, contribuendo per il 5% al volume totale dei passeggeri nei 76 scali italiani. È uno dei dati più significativi emersi al Seatrade Cruise Global di Miami, la più importante fiera internazionale del settore crocieristico, dove l'Autorità di Sistema Portuale era rappresentata dal presidente Massimo Deiana e dalla responsabile marketing Valeria Mangiarotti. Le previsioni per il 2024 parlano chiaro: circa 14,8 milioni di crocieristi in Italia, con oltre 700 mila attesi nei porti sardi, un traguardo che Olbia contribuirà a consolidare grazie a una serie di nuove collaborazioni con le principali compagnie mondiali. Una delle novità più rilevanti riguarda MSC Crociere, che ha annunciato un incremento del 25% degli approdi nei porti dell'AdSP nel prossimo biennio. La compagnia, già ben radicata su Cagliari e Olbia, sta valutando nuovi scali all'interno del sistema, con possibili sviluppi entro il 2027. Anche Costa Crociere conferma la sua presenza e l'importanza strategica degli scali isolani, che potrebbero diventare punti di imbarco e sbarco per itinerari nel Mediterraneo. Ma non si tratta solo di numeri. Il vero salto di qualità è legato alla nuova domanda di esperienze culturali e autentiche da parte dei passeggeri. Un esempio su tutti è Silversea, compagnia del segmento lusso, che ha manifestato l'intenzione di pianificare gli approdi in coincidenza con i principali eventi della tradizione sarda, valorizzando non solo i grandi porti ma anche quelli meno battuti come Oristano e Arbatax, ancora esclusi dagli itinerari Royal Caribbean. A completare il quadro, l'annuncio della Disney Cruise Line, che sarà a Cagliari il 28 giugno con la nave Fantasy e punta a rafforzare la propria presenza a partire dal 2026. Viking, invece, ha già messo in programma uno scalo esplorativo a Olbia nel mese di ottobre per valutare una futura espansione della programmazione. Anche Virgin Voyages, dopo alcuni scali nel 2022, potrebbe tornare in Sardegna nel 2027. "L'edizione 2025 del Seatrade Cruise Global certifica il salto di qualità del nostro sistema portuale nel mercato italiano delle crociere – spiega Massimo Deiana – Dopo una crescita graduale, i nostri porti sono oggi riconosciuti a livello internazionale per la loro offerta storica, culturale e paesaggistica. Abbiamo centrato l'obiettivo di costruire un mercato destagionalizzato, stabile e capace di generare ricadute economiche importanti per tutta la Sardegna".

linkoristano
IL QUOTIDIANO DELLA PROVINCIA DI ORISTANO

Tornano le crociere di lusso al porto di Oristano? Si fa avanti la Silversea Cruises

L'annuncio al Seatrade Cruise Global di Miami

La compagnia di navigazione monegasca Silversea Cruises, appartenente al gruppo americano Royal Caribbean e specializzata in crociere di lusso, ha annunciato al Seatrade Cruise Global di Miami l'intenzione di programmare approdi in Sardegna in concomitanza con i principali eventi della tradizione isolana e di estendere la sua presenza anche nei porti di Oristano-Santa Giusta e Arbatax. In Florida l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna era presente al padiglione dei porti italiani di Assoporti, con una fitta agenda di appuntamenti con i principali gruppi armatoriali del settore. Per l'AdSP c'erano il presidente Massimo Deiana e la responsabile marketing Valeria Mangiarotti. Calendari degli approdi più fitti e una particolare attenzione agli eventi della tradizione isolana, nuovo volano per un crocierismo culturale e, soprattutto, destagionalizzato. Sono solo alcuni dei risultati positivi della settimana del Seatrade Cruise Global. Punto di partenza, il record assoluto previsto per quest'anno in Italia, con una previsione di circa 14,8 milioni di passeggeri e il Sistema dei porti sardi che approda nella top 10 nazionale con un volume di traffico la cui incidenza, sul totale dei crocieristi in transito nei 76 scali italiani di riferimento, è pari al 5%. Una scalata graduale nella classifica che subirà un'ulteriore spinta dall'incremento, annunciato per il prossimo biennio da Msc Crociere proprio in occasione degli incontri fieristici, pari al 25% del numero degli approdi previsti attualmente nei porti dell'AdSP. Una partnership sempre più consolidata che, oltre agli scali di Cagliari ed Olbia, potrebbe interessare, già a partire dal 2027, anche altri porti del Sistema. È solido anche il rapporto con Costa Crociere, che conferma la sua presenza nelle banchine dell'ente e, insieme a Msc, la possibilità di imbarco e sbarco direttamente dai porti di competenza per un tour nel Mediterraneo. Altre novità riguardano la Disney Cruise Line che, dopo lo scalo della Fantasy, previsto per il 28 giugno prossimo a Cagliari, punta a consolidare la sua presenza dal 2026. Poi la Viking, che sarà ad Olbia per uno scalo esplorativo a ottobre per testare una programmazione più ampia di toccate già a partire dal 2027, e la Virgin che, dopo alcuni approdi del 2022 su Cagliari ed Olbia, potrebbe riaffacciarsi sugli scali isolani nel 2027 alla ricerca di nuove destinazioni. "L'edizione 2025 del Seatrade Cruise Global", spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, "certifica il salto di qualità del nostro Sistema portuale nel mercato italiano delle crociere. Dopo una graduale e costante crescita, i nostri porti approdano nella top 10 della classifica nazionale, con un contributo di passeggeri che punta a superare le 700.000 unità già a partire da quest'anno e che, nel prossimo biennio, andrà ulteriormente a incidere in termini di peso e di immagine". "Rispetto agli anni passati", aggiunge Deiana, "è sempre più forte, a livello internazionale, la percezione del valore crescente degli scali sardi e della connessa offerta storica, culturale e paesaggistica, sempre più strategica per l'attività di programmazione degli itinerari crocieristici da parte delle compagnie. Segno evidente, questo, che il lavoro svolto negli ultimi anni ha centrato il suo principale obiettivo: la creazione di un mercato fortemente destagionalizzato e stabile, con un'offerta capace di soddisfare i differenti target di clientela e di creare importanti ricadute economiche sull'intero territorio isolano".

SARDEGNALIVE WEB TV

Boom crociere: Sardegna nella top ten dei porti italiani, attesi 750mila passeggeri

Con un traffico che rappresenta il 5% del totale nazionale, i porti sardi si posizionano tra i primi dieci in Italia

I calendari che segnano un aumento degli approdi e l'attenzione speciale riservata agli eventi della tradizione tipica della Sardegna stanno favorendo il turismo crocieristico culturale, rendendolo più allettante in ogni periodo dell'anno. Questi sono solo alcuni dei risultati positivi emersi durante la settimana del Seatrade Cruise Global di Miami, importante fiera internazionale dedicata al settore delle crociere. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha partecipato all'evento con il presidente, Massimo Deiana, e la responsabile marketing, Valeria Mangiarotti, presenti presso il padiglione dei porti italiani di Assoporti. Numerosi incontri sono stati pianificati con le principali compagnie di navigazione del settore. Un punto di partenza significativo è rappresentato dal record assoluto previsto per quest'anno in Italia, con una stima di circa 14,8 milioni di passeggeri. Il sistema portuale sardo si colloca tra i primi dieci a livello nazionale, con un traffico che costituisce il 5% del totale dei crocieristi in transito nei 76 porti italiani di riferimento, corrispondente a circa 740-750.000 passeggeri. Una scalata graduale nella classifica che riceverà un'ulteriore spinta dall'incremento, annunciato per i prossimi due anni da MSC Crociere proprio in occasione degli incontri fieristici, pari al 25% del numero degli approdi previsti attualmente nei porti dell'AdSP. Una partnership sempre più consolidata che, oltre agli scali di Cagliari e Olbia, potrebbe coinvolgere, già a partire dal 2027, anche altri porti del sistema. Non meno importante è il legame con Costa Crociere, che conferma la sua presenza nelle banchine dell'Ente e, insieme a MSC, la possibilità di imbarco e sbarco direttamente dai porti di competenza per un tour nel Mediterraneo. Grandi numeri, ma anche particolare attenzione all'offerta storico-culturale del territorio. È il caso di Silversea, compagnia del segmento lusso, che ha annunciato l'intenzione di programmare approdi in coincidenza con le date dei principali eventi della tradizione isolana e di estendere, così, la sua presenza anche negli altri porti del Sistema, come Oristano e Arbatax, finora non toccati dalle navi del gruppo Royal Caribbean. Altre novità riguardano la Disney Cruise Line che, dopo lo scalo della Fantasy previsto per il 28 giugno prossimo a Cagliari, mira a consolidare la sua presenza dal 2026; la Viking, che effettuerà uno scalo esplorativo a ottobre a Olbia per testare una programmazione più ampia di toccate già a partire dal 2027, e la Virgin che, dopo alcuni approdi del 2022 su Cagliari e Olbia, potrebbe tornare sugli scali isolani nel 2027 alla ricerca di nuove destinazioni. "L'edizione 2025 del Seatrade Cruise Global certifica il salto di qualità del nostro Sistema portuale nel mercato italiano delle crociere - spiega Deiana - Dopo una graduale e costante crescita, i nostri porti approdano nella top ten della classifica nazionale, con un contributo di passeggeri che punta a superare le 700mila unità già a partire da quest'anno e che, nel prossimo biennio, andrà ulteriormente a incidere in termini di peso e di immagine. Rispetto agli anni passati, è sempre più forte, a livello internazionale, la percezione del valore crescente degli scali sardi e della connessa offerta storica, culturale e paesaggistica, sempre più strategica per l'attività di programmazione degli itinerari crocieristici da parte delle compagnie. Segno evidente, questo, che il lavoro svolto negli ultimi anni ha centrato il suo principale obiettivo: la creazione di un mercato fortemente destagionalizzato e stabile, con un'offerta capace di soddisfare i differenti target di clientela e di creare importanti ricadute economiche sull'intero territorio isolano".

L’Unione Sarda 14 04 25

Tortolì. La vecchia struttura non è mai entrata in funzione, i lavori cominceranno in autunno

La stazione rinasce dalle ceneri

Un centro intermodale di servizi sarà realizzato sulla banchina di levante

Ogliastra

La stazione rinasce dalle ceneri

Un centro intermodale di servizi sarà realizzato sulla banchina di levante

Il Comune inaugura un'area cani

Arte e foto nel museo a cielo aperto

Volontari coccolano l'olivastro storico

L'UNIONE Salute

- Le malattie dell'ipofisi -

Mercoledì 16 aprile 2025

In OMAGGIO con L'UNIONE SARDA

Il nuovo centro intermodale surrogherà la stazione marittima che non ha mai funzionato. Sorgerà sulla banchina di levante del porto di Arbatax, all'altezza del bar La Rosa dei venti. Il complesso, che sarà realizzato dopo l'estate dall'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, accoglierà i passeggeri in transito, infopoint, uffici della compagnia marittima e servizi igienici più vari ed eventuali. Di fatto tutto ciò che sarebbe dovuto essere l'edificio finanziato con un miliardo nel 1987 da Ariuccio Carta, all'epoca ministro della Marina mercantile, che si è rivelato un castello di sabbia in virtù delle sempre più rigide condizioni di sicurezza che hanno imposto l'adozione dell'area sterile in prossimità del punto di imbarco. Il cambiamento Oltre a essere stata terra di conquista dei teppisti, che hanno devastato anche gli ultimi arredi interni, la stazione marittima di via Lungomare mostra i segni dell'abbandono in ogni sua parte. L'intonaco sbriciolato e i travi lamellari aggrediti dai tarli sono la cartolina più triste del complesso che, superati i trent'anni, è in stato di coma vigile. Che ne sarà di quel caseggiato con vista sulle Rocce Rosse? «Diventerà un centro servizi polifunzionale», annuncia il sindaco di Tortolì, Marcello Ladu. «Anzi, invitiamo già da ora operatori privati che vogliono investire su quella struttura a presentare manifestazioni d'interesse», aggiunge il capo della maggioranza. Il nuovo progetto del centro intermodale sulla banchina di levante mette una croce sopra alla destinazione d'uso dell'edificio, iscritto di diritto all'elenco delle opere incompiute dell'Ogliastra. Sarà cura dell'Authority realizzare l'intervento a levante, così da mettere fine alla carenza (cronica) di servizi igienici e punti di riparo per i passeggeri in transito. «Sarà un'opera che rientra in un più ampio processo di riqualificazione del porto per decine di milioni di euro», sottolinea il primo cittadino Ladu. Interventi Lo scalo, dopo la classificazione (2021) a porto di seconda categoria e seconda classe, è atteso da una serie di interventi strutturali a beneficio del potenziamento e della sicurezza. I lavori si concentreranno anche sul molo di ponente, oltre che sull'illuminazione e sulla videosorveglianza. Su quest'ultimo capitolo l'appalto è appena stato consegnato a un'impresa specializzata ma nel frattempo i buchi sull'asfalto della bretella che corre parallela alla darsena sono stati ripianati per evitare conseguenze agli utenti. Roberto Secci

Unione Sarda 15 04 25

Oggi il Sistema marittimo regionale ha un bilancio da 782 milioni di euro e il segno più su passeggeri merci e crociere

Autorità portuale, la scalata dei "continentali"

Per il dopo Deiana spunta una terna calabro-ligure, la Sardegna rischia di perdere la gestione dell'ente

Sardegna

Autorità portuale, la scalata dei "continentali"

Per il dopo Deiana spunta una terna calabro-ligure, la Sardegna rischia di perdere la gestione dell'ente

Il sistema marittimo regionale

tuttigiorni
NUOVA APERTURA
IL CLUB UNIONE TI OFFRE 55 € DI BUONI PER LA TUA SPESA

Le manovre ci sono. Fortissime. Accompagnate da una terna di nomi. I "continentali" stanno buttando l'occhio sull'Autorità portuale della Sardegna, gioiellino da 782 milioni di bilancio, con nove scali da gestire e la poltrona della presidenza che si libera a luglio. Appena alle spalle, il 2024 dei segni tutti positivi. Dai passeggeri alle merci passando per i transiti crocieristici. La mappa delle ambizioni porta in due direzioni: a nord verso la Liguria, a sud verso la Calabria. E adesso questa potenziale alleanza a pelo d'acqua rischia di strappare ai sardi una fucina d'oro della progettualità fronte mare. Roba che pesa doppio in un'isola. Il quadro Si sta componendo da qualche settimana il disegno sull'Autorità "Mare di Sardegna", che ha la sua base a Cagliari e l'altro quartiere generale di punta a Olbia. Ma il sistema regionale marittimo include tutti scali di primo livello, per ragioni industriali o turistiche. Da Sarroch a Portovesme; da Oristano a Porto Torres; da Santa Teresa a Golfo Aranci e Arbatax. Una completa circumnavigazione che vale il più esteso ente in Italia. Un elemento, questo, che da solo basta per spiegare gli aneliti intorno all'Autorità isolana. Una delle quattordici che si contano a livello nazionale. Tutte vanno a scadenza e solo a Genova il nuovo presidente è stato designato (salvo improbabili chiari di luna). In Sardegna, dopo due mandati consecutivi, gli unici ammessi per legge, deve lasciare Massimo Deiana, l'uomo della cura, il professore-assessore ai Trasporti che ha portato il bilancio dell'ente da 72 milioni a 782 in otto anni. La commissaria Il primo nome che circola per la poltrona al molo Dogana è quello di Federica Montaresi, classe 1974, di Sarzana, Comune spezzino di cui il marito Alessio Cavarra è stato sindaco, dal 2013 al 2018. Non un matrimonio insignificante, celebrato nel 2015, con il gotha della politica ligure invitato al banchetto. Lui, allora, era un democratico fedelissimo dell'ex ministro Andrea Orlando che nel 2014 lo propose addirittura come segretario regionale dei dem. Ma nel 2019 l'ex primo cittadino lasciò il Pd per migrare con Matteo Renzi in Italia Viva. Poi il secondo divorzio a tempo di record, nel giro di un anno, e l'ingresso in Forza Italia. Una geografia partitica con salto a destra e che adesso potrebbe tornare utile a Montaresi, dipendente dell'Autorità portuale a La Spezia, dove a ottobre del 2022, per coincidenza un mese dopo le Politiche vinte da Giorgia Meloni, venne nominata segretaria generale. Poi, a settembre 2024, la promozione ulteriore a commissaria straordinaria. Non poco per una funzionaria, quadro B dell'ente, ingegnera trasportista. Per Montaresi nemmeno un giorno di esperienza in Sardegna. Il savonese Le nomine negli enti portuali le decide il ministero delle Infrastrutture. Quindi Matteo Salvini. A cui, almeno informalmente, saranno arrivato pure gli altri due nomi in corsa, visto che a Cagliari se ne fa un gran parlare. Uno è quello di Alessandro Becce, classe 1961. Lui un'Autorità portuale l'ha già guidata, non a caso sempre nella sua terra, in Liguria. Non fosse altro che la conoscenza del territorio è il primo viatico per il buon governo. Becce, a differenza di Montaresi, in Sardegna ha lavorato. Faceva l'amministratore delegato di Cict, la Cagliari International Container Terminal del Gruppo Contship Italia, fondato a Genova nel 1969. Un'avventura, quella della srl in Sardegna, finita malissimo. Nel 2019 l'addio al Porto canale del capoluogo lasciando senza una busta paga qualcosa come duecentodieci lavoratori dell'Isola. Duecentodieci famiglie. Il 10 settembre l'Autorità marittima, attraverso il Comitato di gestione, revocò anche la licenza d'impresa alla società. Il terzo papabile Al Cict è stato direttore anche un altro potenziale candidato. Ugualmente un nome non nuovo. Si tratta di Domenico Bagalà, classe 1967,

calabrese di Vibo Valentia. Le aspirazioni di Bagalà per guidare l'Autorità portuale sarda erano rimbalzate pure nel 2017. Prima dell'era Deiana. Poi funzionò più o meno come si spera succeda oggi: la Regione – allora a trazione Pd con Francesco Pigliaru governatore – non ne volle sapere di togliere ai sardi il governo dei porti. I dem ingaggiarono la battaglia (vinta) per l'autodeterminazione. Arrivò così la designazione di Deiana, promosso sul campo con la riconferma nel 2021. A distanza di otto anni, il calabrese ci prova di nuovo. La Regione Ovvio che la Giunta di Alessandra Todde, dove il Pd è ancora il primo partito della coalizione ma a mezzadria con la presidente da cui passano tutte le scelte, dovrà dire la sua. Era il 3 marzo scorso quando la questione porti, almeno ufficialmente, è stata al centro del confronto sull'asse Governo-Regione. A Cagliari arrivò il viceministro Alessandro Rixi, ricevuto in viale Trento dalla governatrice. Nella nota post incontro si parlava solo di aerei e treni. Nessun riferimento, invece, all'Autorità portuale. Solo Rixi, per inciso genovese anche lui, accennò al tema nel pomeriggio di quello stesso giorno: dal Molo Ichnusa, a margine della conferenza stampa con Deiana, si limitò a dire che la presidenza sarebbe stata concordata con la Giunta. «Per questo sto girando tutte le regioni interessate dalle nomine». Fatto sta che Todde tiene ancora le carte coperte. Ma la cura Deiana è stata ovviamente anche un gioco di squadra ed è lì che la Regione ha il dovere di guardare, prima di accendere luce verde alla scalata dei "continentali". Opere in corso Oggi l'Autorità portuale sarda è un ente che macina sviluppo. Il libro degli investimenti è aperto su tutti gli scali dell'Isola. Il terminal ro.ro a Cagliari è un progetto da 348 milioni. Il dragaggio a Olbia ne vale 98,52 verranno spesi per l'antemurale di Porto Torres, una barriera che protegge l'imboccatura dalle onde. Ancora: in tutti e tre i poli marittimi, ma anche a Golfo Aranci e a Portovesme, le banchine verranno elettrificate con 72 milioni, 21 quelli destinati a Oristano. L'eredità Ci sono poi i numeri secchi. La sintesi sui tre asset del sistema marittimo: passeggeri, merci e crociere. Il primo tassello è la portualità commerciale. Il "Mare di Sardegna" ha chiuso il 2024 con oltre 6,5 milioni di biglietti staccati. È un +4,5% sul 2023. Con Olbia primo scalo italiano con 3.692.857 sbarchi, tra arrivi e partenze. Seguono Porto Torres (1.029.312) e Golfo Aranci (552.016). Merci: ammontano a 41,7 milioni le tonnellate transitate nell'Isola sempre un anno fa: +1,7% in dodici mesi. Infine i crocieristi che hanno portato il segno più al 57,5%: 684.061 vacanzieri, con Cagliari che ha dominato il mercato con 541.212 arrivi. Poi Olbia (94.782) e Golfo Aranci (37.184). Insomma, un patrimonio di buon governo. Ci sono volte, come questa, che il campanilismo avrebbe un senso. Alessandra Carta

La Nuova Sardegna 15 04 25

Non solo la marina dei giga yacht porto turistico anche al Bosazza

Spazio alle barche da diporto: ci sono le prime proposte

Olbia

Non solo la marina dei giga yacht porto turistico anche al Bosazza

Spazio alle barche da diporto: ci sono le prime proposte

I medici verso lo stato di agitazione

Olbia La rivoluzione della portualità nel centro di Olbia entra nella seconda fase, dopo l'avvio dei lavori al Molo Brin. L'Autorità di sistema portuale sta valutando le prime manifestazioni di interesse per la concessione delle aree del Molo Vecchio, Bosazza, fino a Via Poltu Ezzu, in vista di un nuovo porto turistico, dopo il via libera all'adeguamento tecnico funzionale che aveva previsto una destinazione nautica per il diportismo anche su quelle aree. «Con quella destinazione che punta sulla nautica da diporto, ci sarà un waterfront interamente destinato al diportismo di alto livello - ha spiegato Massimo Deiana, presidente dell'Adsp del Mare di Sardegna -. Abbiamo lavorato con grande determinazione e abbiamo fortemente voluto questo tipo di economia portuale, che caratterizza la città e tutta la regione. In questo momento siamo in grado di processare le eventuali domande di concessione, alcune manifestazioni di interesse saranno già valutate, e in futuro sottoposte a procedura di evidenza pubblica e messe in competizione». La concessione Per i nuovi spazi portuali demaniali si potrà procedere con l'iter per la concessione, con un target di imbarcazioni che non dovrebbe contemplare i giga yacht, ma barche di dimensioni inferiori. I 650 metri di banchinamenti e relativi specchi acquei potranno essere riqualificati e destinati, in maniera ordinata e funzionale, alla nautica da diporto. Un passaggio che allinea la vocazione turistico ricreativa di quel tratto di waterfront agli strumenti pianificatori in vigore e alle strategie di sviluppo della città. Il compendio portuale di Olbia, dal Brin fino alla testata che coincide con la fine di via Redipuglia, si trasforma in maniera definitiva ed ordinata in volano per il comparto nautico, cantieristico e turistico-ricreativo. Hub portuale Il centro di Olbia diventerà così un grande hub del diportismo nautico. Lo scorso ottobre, infatti, l'Authority, dopo il via libera del Consiglio superiore dei Lavori pubblici, aveva dato l'ok all'adeguamento tecnico funzionale, che costituiva la modifica del Piano regolatore portuale, per l'estensione della funzione di nautica da diporto anche alla banchina che collega il Molo Vecchio con il Molo Bosazza e alla banchina prospiciente via Poltu Ezzu, che va dalla radice della banchina di ponente fino al viadotto. In pratica tutta l'area frontale a via Genova e Principe Umberto si trasformerà in un grande porto turistico, limitatamente alle aree che non alterano sostanzialmente la struttura del Prp vigente e in linea con il Puc adottato dal Consiglio comunale. Una rivoluzione che colloca Olbia alla pari di altri modelli celebri a livello europeo, come il porto di Barcellona. La modifica di funzione ha così consentito di sanare una situazione che vedeva l'area utilizzata da 20 anni per l'ormeggio stagionale e saltuario di imbarcazioni da diporto, permettendo di coinvolgere, nella strategia di sviluppo di questa porzione del porto, anche il risanamento del Bosazza, che potrà essere utilizzato per servizi portuali connessi alla nautica da diporto ed alla assistenza del cittadino. Porto turistico Un nuovo passaggio in continuità verso la nautica da diporto, dopo il via libera al più grande porto turistico per mega e giga yacht della Sardegna, che sarà ospitato al Molo Brin, lo spazio di mare davanti al Comune di Olbia. Sono previsti 17 nuovi posti barca, con ormeggio poppiero per imbarcazioni da 45 a 160 metri di lunghezza. I giganti del mare faranno presto tappa al centro della città, i lavori per il nuovo porto turistico sono già iniziati, dopo il rilascio della concessione di 30 anni alla società Quay Royal, di proprietà della Moys-Marina di Olbia, sulle aree demaniali marittime, inclusa l'area dell'ex magazzino portuale, per tutti "Ex Officine Mameli", per la realizzazione di un approdo per la nautica da diporto. Provvedimento a chiusura di un iter lungo e complesso che, una volta completati i lavori di riqualificazione degli spazi, trasformerà parte del vecchio porto commerciale di Olbia nel cuore pulsante del diportismo per il segmento dei mega e giga yacht.

L’Unione Sarda 16 04 25

Trasporti. Messaggio a Regione e Governo: “Nella gestione dell’ente serve continuità”

«L'Autorità portuale resti sarda»

Levata di scudi di Cgil, Cisl, Uil e spedizionieri: no a manager nazionali

Economia

«L'Autorità portuale resti sarda»

Levata di scudi di Cgil, Cisl, Uil e spedizionieri: no a manager nazionali

Risparmi per 9 miliardi

Volture catastali online

Il negozio vende a rate

Via libera al bilancio

Forestas, in 5mila per 638 posti

«Capiamo le legittime aspirazioni dei migliori manager nazionali, ma la Sardegna non è da meno: anche nella nostra Isola abbiamo le più elevate competenze per continuare a gestire al meglio l'Autorità portuale». Ecco parole e musica in riva al mare nostrum, adesso che Roma deve decidere i nuovi presidenti a cui affidare il governo dei sistemi marittimi regionali. Lo spartito sardo impone il proprio ritmo, sotto il segno dell'unità tra sigle confederali e spedizionieri. Con una novità rispetto a lunedì, quando dai Palazzi della politica sono rimbalzate le candidature calabro-liguri: la risposta sarda alla scalata dei continentali non fa il paio coi nomi. Ad arrivare è piuttosto la blindatura sulle competenze, sui risultati. Su quel gioco di squadra di cui Massimo Deiana si è fatto garante in due mandati, portando il bilancio da 72 milioni a 782. Diktat contro Roma Arnaldo Boeddu, leader della Cgil Trasporti, comincia proprio da qui. «Da otto anni a questa parte, i numeri del sistema marittimo regionale sono in crescita, sia sul traffico che sugli investimenti. Sarebbe sbagliato, se non addirittura dannoso, nominare il presidente senza tener conto di tutti questi fattori. Verrebbe meno lo sviluppo progressivo della portualità». Quindi il secondo atto di Boeddu, che punta la prua contro il metodo delle imposizioni. «Il ministro dei Trasporti – dice diretto – eviti di procedere con una nomina che tenga conto del manuale Cencelli, anziché guardare all'esclusivo interesse della portualità e della Sardegna». Le ragioni È «continuità» la parola che da ieri si ripete più spesso in queste ore, con il taccuino degli appunti aperto sul molo Dogana di Cagliari, lì dove c'è il quartier generale dei nostri porti. Nove in tutto, che «in questi anni sono cresciuti a un ritmo che non si era mai visto prima», dice Valerio Mereu, segretario generale di Uil Trasporti. Mereu usa la bussola dei numeri: «Quando un ente trova e programma 100 milioni di investimenti, ha il diritto di continuare quel lavoro, senza sprecare un solo giorno. La conoscenza del territorio è fondamentale per fare le giuste scelte, specie in un'Isola che dal mare dipende». Le sottolineature «Per la Fit Cisl, è importante che l'ente sia guidato da persone competenti e preparate, capaci di fare l'interesse della Sardegna», è la premessa morbida della segretaria Claudia Camedda. Poi il graffio: «Riteniamo che simili figure siano presenti anche nella nostra Isola. Il totonomi non ci interessa». Tore Plaisant parla da presidente degli spedizionieri sardi: «Conosco il dottor Becce e l'ingegnere Bagalà. Non la commissaria Montaresi. Non discuto i curricula. Difendo invece il diritto della Sardegna a governare i propri porti, in raccordo con il ministero ma senza doppiogiochismi». Ora si attende che i parlamentari sardi aprano a Roma la battaglia per l'autodeterminazione. A cominciare da Salvatore Deidda che a Montecitorio presiede la commissione Trasporti e sull'Autorità portuale ha il dovere di scoprire le carte. Il resto lo farà la Regione di Alessandra Todde. Sono giorni ruvidi e delicati insieme. Con un tratto di penna si decide il destino di un pezzo di Sardegna. Per i prossimi quattro anni almeno.
Alessandra Carta

La Nuova Sardegna 17 04 25

Collegamenti con il Parco nazionale nuovo ormeggio alla radice dell'ex Teleferica

PORTO TORRES

Porte aperte ai turisti lavori a pieno ritmo nelle celle di Fornelli

L'ex supercarcere sarà pronto entro l'estate

In città un centro di accoglienza per le donne vittime di violenza

A disposizione del Comune 250mila euro per tutte le arrivate

Collegamenti con il Parco nazionale nuovo ormeggio alla radice dell'ex Teleferica

Rinnovato il direttivo di Assovela

Il presidente è Lorenzo Nuvoli. Il 7 giugno ci sarà la Regata del pescatore

Carabinieri in cattedra ai Paglietti per un confronto sulla legalità

Alla radice del molo dell'ex Teleferica sono in corso dei lavori portuali per la realizzazione del nuovo ormeggio per i collegamenti tra Porto Torres e l'isola dell'Asinara. L'impresa, incaricata dall'Autorità di sistema portuale, sta infatti adeguando la scassa esistente con la realizzazione di un nuovo piano inclinato per consentire un ormeggio più agevole alla nave della compagnia Delcomar. E soprattutto il caricamento in sicurezza dei mezzi pesanti in arrivo e partenza dall'isola. L'intervento dell'Adsp - che rientra nel più ampio pacchetto di manutenzioni e opere finanziate con l'accordo quadro di 5 milioni di euro stanziato per i porti del Nord Sardegna - si è reso necessario per soddisfare le nuove esigenze operative del porto civico e, in particolare, per una migliore gestione dei flussi di traffico. Nella precedente destinazione, infatti, la motonave "SaraD" sbordava di circa 10 metri rispetto alla scassa del molo Dogana Segni: questo rappresentava una forte limitazione alle operazioni di ormeggio e disormeggio delle altre navi, in particolare quelle da crociera che attraccavano davanti alla torre aragonese. In attesa della nuova destinazione di ormeggio sulla banchina, l'imbarcazione della Delcomar continuerà ad effettuare dallo stesso punto la partenza e l'arrivo della linea marittima tra il porto commerciale e Cala Reale. E viaggerà - come confermato dall'assessorato regionale ai Trasporti al Comune - anche nelle giornate di Pasquetta e della Festa della Liberazione. (g.m.).

Verso la svolta

di **Giuseppe Centore**

Decreto Energia, trovata l'intesa col Governo la Regione accetta il testo di Palazzo Chigi

Confermate le indiscrezioni: navi-deposito metaniere a Oristano e Porto Torres Reti per collegare i due punti di arrivo del gas alle principali aree industriali, tariffe regolate

Alessandra Todde
La presidente della Regione pronta all'intesa sul decreto del Governo

Porto Torres riceverà una nave gasiera, adeguata anche alla riconversione della centrale a carbone di Ep. Nella foto il rendering dell'Energy Park

Cagliari La Regione ha accolto la bozza del nuovo decreto energia che sostituirà il decreto Draghi del 2022. Nei giorni scorsi la giunta ha ricevuto il testo in bozza ed è pronta a esprimere il suo assenso al decreto. Non è escluso che ciò accada in una prossima riunione in Consiglio dei Ministri a cui è stata invitata la stessa presidente Todde. Non ci sono particolari novità, sul testo, rispetto a quelle anticipate sulla Nuova nelle scorse settimane. A questo si accompagna una lettera di intenti che il governo ha chiesto alla Regione, proprio per saldare politicamente la rinnovata intesa, su questo punto, tra Governo e Regione.

Il cuore del decreto ricorda come già 550 megawatt di batterie sono state già contrattualizzate nelle passate aste di Terna, e che le mega-infrastrutture realizzate proprio da Terna vengono considerate strategiche per l'isola: il Tyrrhenina Link, il potenziamento del cavo Sacoi 3, e la Hypergrid Dorsale Sarda che include anche il Sapei; lo stesso riguarda i compensatori sincroni per la trasmissione in rete. Il decreto precisa che «in relazione alle esigenze di sicurezza delle forniture, la rete nazionale del trasporto del gas è estesa alla Sardegna, anche ai fini tariffari, attraverso un collegamento virtuale, quale sistema operato dal gestore della rete nazionale per il trasporto di gas naturale in Sardegna, e comprende: l'adeguamento impiantistico del terminale di rigassificazione di Panigaglia e al largo di Livorno; un impianto galleggiante di stoccaggio e rigassificazione del GNL al porto di Oristano con capacità netta di stoccaggio adeguata a servire il segmento centro-sud industriale e termoelettrico, le utenze delle province di Oristano, Sud Sardegna e Cagliari; nell'ipotesi della riconversione a gas metano della centrale termoelettrica di Fiume Santo, la realizzazione di un FSRU a Porto Torres, con capacità netta di stoccaggio adeguata a servire il segmento nord industriale e il bacino di consumo della Città metropolitana di Sassari; Nelle more di una mancata o differita riconversione della centrale, tali utenze e i relativi tratti di rete saranno alimentati attraverso un trasporto su gomma (via camion) a partire dall'impianto di rigassificazione di Oristano; un servizio di trasporto del GNL a mezzo di navi spola dedicate, approvvigionato nel rispetto della normativa comunitaria e nazionale, con le opere infrastrutturali a Porto Torres e a Oristano. I terminali saranno collegati attraverso «tratti di rete di trasporto, ai principali bacini di consumo del settore industriale e, eventualmente, alle aree che saranno interessate dalla realizzazione di centrali termoelettriche alimentate a gas. «Tali tratti di reti interni sono costituiti da i tratti di rete necessari per collegare gli impianti alle zone industriali e ai bacini di distribuzione del Sulcis e della Città metropolitana di Cagliari, nonché alle eventuali centrali termoelettriche a gas; e i tratti di rete necessari per collegare l'impianto FSRU a Porto Torres alle zone industriali e alla Città metropolitana di Sassari, nonché alle eventuali centrali termoelettriche a gas».

Il decreto si chiude con due aspetti fondamentali. Il primo riguarda il trasporto su gomma del Gnl è ricompresa nell'ambito della virtual pipeline, assicurando la perequazione tariffaria. L'autorità per l'energia e le reti entro 6 mesi definirà il quadro regolatorio applicabile alle infrastrutture e per almeno cinque anni, tariffe di distribuzione adeguate.

Nella lettera di intenti, che dovrebbe precedere l'emanazione del decreto, il ministro Pichetto e la Todde si impegnano a fare in modo che gli oneri per parte del sistema siano ripartiti «su tutti gli utenti nazionali comportando la stabilizzazione delle componenti di riduzione della quota fissa per gli utenti sardi . Infine, sarà opportuno includere la Sardegna nell'ambito Meridionale insieme a Calabria e Sicilia». Firma subito dopo Pasqua.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La Nuova Sardegna 20 04 25

La **nuova stazione marittima: sul tavolo un project financing**

IL PORTO DEL FUTURO Msc e il terminal crociere. L'Authority: riorganizzare gli spazi

LA NUOVA Nova Sardegna

Domenica 20 Aprile 2025 21

Olbia

IL PORTO DEL FUTURO

La nuova stazione marittima: sul tavolo un project financing

Msc e il terminal crociere. L'Authority: riorganizzare gli spazi

Scarichi illeciti in mare, otto denunce e multe per 150 mila euro

CINEMA

FARMACIE

ECO OLBIA SERVIZI ECOLOGICI

Augurano Buona Pasqua

Mariposa Blu

Olbia Msc, il terminal crociere e un project financing per il rilancio della stazione marittima del porto Isola Bianca, destinata a seguire il modello degli hub aeroportuali come produzione di servizi e realizzazione di utili. Il porto di Olbia, già primo scalo commerciale d'Italia, è in fermento. Pur in scadenza di mandato, il presidente dell'Autorità portuale, Massimo Deiana, lavora alacremente per il futuro dello scalo e la caccia a investitori capaci di mettere risorse fresche e strategia per la trasformazione dell'hub portuale. «Sulla stazione marittima di Olbia continuiamo a perseguire i nostri programmi e l'ambizione è quella di coinvolgere i grandi investitori privati - spiega Deiana - nel pacchetto c'è la necessità di riorganizzare e razionalizzare con il miglior sfruttamento degli spazi. Sul terminal crociere vanno studiate varie ipotesi, la stazione marittima una volta riorganizzata potrebbe già fungere da terminal crociere, oppure si potrebbe valutare un nuovo approdo quando faremo il dragaggio, unendo i moli 8 e 9, con la realizzazione di una banchina da quasi 400 metri che sarà dedicata alle grandi navi da crociera. Lì potenzialmente ci sarebbe la possibilità di realizzare un nuovo terminal, dipenderà sempre dalle offerte che riceveremo». Deiana non fa nomi nemmeno sotto tortura, ma è evidente come all'orizzonte delle banchine dell'Isola Bianca si staglia la figura imponente della Msc di Aponte, alla luce dell'accordo con il gruppo Onorato per l'ingresso nel capitale di Moby e l'acquisizione del ramo Rimorchiatori sardi, con interessi negli scali sardi. Dai rumors trapela come l'accordo coinvolga anche il porto di Olbia, dove Msc potrebbe assumere un ruolo strategico nella gestione delle infrastrutture. Già in passato, la compagnia aveva mostrato interesse per la stazione marittima e il futuro terminal crociere, considerati elementi chiave per lo sviluppo dello scalo. L'ingresso di Msc avverrebbe in un contesto di necessità di adeguamento delle strutture tecniche e nautiche, con grandi potenzialità economiche. Moby in passato non aveva fatto mistero di avere un project financing pronto per la gestione del porto, con una stazione marittima dedicata ai croceristi, per un traffico non in commistione con quello dei traghetti e dei mezzi pesanti. Un progetto fortemente sostenuto dal sindaco di Olbia, Settimo Nizzi, che sulla visione di un waterfront più aperto verso la città e con servizi di eccellenza, abbinato al nuovo porto per maxi-yacht del Molo Brin, ha una condivisione praticamente assoluta. «Esistono proll presidente Massimo Deiana indica la strada verso il futuro dell'Isola Bianca La stazione marittima il terminal crociere e i grandi cantieri getti per la stazione marittima che noi vediamo con favore, il project financing è lo strumento ideale - sottolinea Deiana -. Vanno sviluppate forme migliori di utilizzo del

porto, ancora oggi impropriamente usato come deposito franco di semirimorchi. Il progetto è quello di aumentare la capacità di banchinamento di Cocciani, per destinarlo solo alle merci, anche se sempre più spesso è proprio Cocciani a dover supplire alla super domanda di passeggeri. L'Isola Bianca può accogliere 6 attracchi contemporanei, ma se, come succede d'estate, arrivano anche 8 navi insieme, siamo costretti a spostarle a Cocciani». Un overbooking che rende sempre più urgente il tema della realizzazione delle infrastrutture, ancora oggi bloccate da mille pastoie burocratiche, a partire dal dragaggio dei fondali fino alle vasche di colmata, con la citata unificazione dei moli 8 e 9 e la creazione di una scassa per accogliere navi da crociera di ultima generazione. Una svolta storica per il porto di Olbia, che si attrezza per accogliere le più grandi navi da crociera del mondo. Sul mercato ipercompetitivo delle crociere, infatti, sono decisive le infrastrutture adeguate all'aumento di stazza e capacità delle navi. Stazione marittima, terminal e mega banchina per i giganti del mare. Sarà Msc a investire sul futuro del porto? La risposta potrebbe essere molto vicina

L’Unione Sarda Online 19 04 25

Quasi conclusa la demolizione dell’ex stazione marittima del porto di Cagliari: al suo posto sorgerà un hotel

Ditel: «In meno di due anni saranno completati il centro servizi con annesso albergo e ormeggi per giga yacht»

Tra pochi giorni anche la facciata sarà demolita e così dell’ex stazione marittima del porto di via Roma non rimarrà più niente. Proseguono nel pieno rispetto della tabella di marcia i lavori per “La completa 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”. Un’opera gestita dalla Marina di Porto Rotondo, attraverso un project financing che prevede un investimento privato di 34 milioni di euro Lo stato dell’arte «La facciata del vecchio edificio non è sottoposta ad alcun vincolo della Sovrintendenza, né altro perché non ha 70 anni». Natale Ditel, segretario generale dell’Autorità portuale, come premessa vuole sfatare una leggenda metropolitana che gira da tempo sui social. «Più semplicemente in quell’area ci sono due cabine elettriche, nei giorni scorsi abbiamo deciso la loro nuova collocazione e presto saranno spostate». Con l’ultima demolizione lo skyline del porto di via Cambierà completamente. Per poco tempo, però, perché i lavori eseguiti dall’impresa di costruzioni Pellegrini, la stessa che sta lavorando nel cantiere di via Roma, in altre zone del porto, alle Ex Fas di Elmas e che dovrà demolire e ricostruire il mercato di San Benedetto, proseguiranno con gli scavi. «Nel sottosuolo, in banchina, dovranno essere realizzati i servizi dell’albergo: lavanderia, depositi e altro», afferma Ditel. «Purtroppo le altezze non possono essere modificate e dovranno essere le stesse più un metro della vecchia stazione marittima». I tempi, visti i precedenti nei cantieri cittadini, saranno rispettati? «Sì – aggiunge il segretario generale dell'Authority – in meno di due anni saranno completati il centro servizi con annesso albergo e ormeggi per giga yacht». A breve cambierà anche la circolazione interna al porto di via Roma, con inevitabili ripercussioni anche per il traffico, già caotico, nel lungomare New York 11 Settembre. «Entro la fine del mese partirà il cantiere per realizzare una fontana e la passeggiata in tek», svela Ditel. «Di conseguenza saranno eliminati i parcheggi, oggi riservati a bus e taxi, di fronte all’ex stazione marittima, nella calata Azuni. L’albergo Il nuovo edificio si svilupperà su tre livelli più uno interrato adibito a locali tecnici. I piano terra della struttura sarà dedicato a servizi per la nautica da diporto con reception, sala d’attesa, uffici del personale e della sicurezza, servizi igienici, deposito bagagli, ambulatori per il primo soccorso, ma anche attività commerciali e di ristorazione con spazi all’aperto fronte mare e piscina a sfioro. I piani superiori ospiteranno 36 camere, un’area benessere con palestra e spa, una piscina e terrazze panoramiche.

Quasi conclusa la demolizione dell’ex stazione marittima del porto di Cagliari: al suo posto sorgerà un hotel

Ditel: «In meno di due anni saranno completati il centro servizi con annesso albergo e ormeggi per giga yacht»

Il rendering dell'albergo che sorgerà al posto dell'ex stazione marittima del porto di Cagliari

La Nuova Sardegna 22 04 25

Il dragaggio minaccia le cozze subito una polizza fideiussoria

I lavori possono danneggiare gli allevamenti di mitilicoltura

Olbia

Il dragaggio minaccia le cozze subito una polizza fideiussoria

I lavori possono danneggiare gli allevamenti di mitilicoltura

Olbia La valutazione, anche patrimoniale, di una assicurazione contro gli eventuali danni prodotti dai lavori agli allevamenti delle cozze di Olbia. Potrebbe essere questo l'ultimo ostacolo per l'atteso via libera ai lavori per i dragaggi dei fondali del porto di Olbia, dall'Isola Bianca al Cocciani, per portarli a -10 metri, e quelli della canaletta di accesso allo scalo, per portarli a -11 metri di profondità. Si tratta dell'indicazione arrivata dalla Direzione generale pesca e acquacoltura dell'assessorato regionale all'Agricoltura, con le ultime osservazioni all'interno della procedura di Via (Valutazione di impatto ambientale) sul progetto davanti la commissione tecnica del ministero dell'Ambiente. La proposta, direttamente avanzata dal Comitato tecnico consultivo regionale per la pesca e l'acquacoltura, è di una polizza fideiussoria a favore dei produttori locali, a ristoro delle eventuali perdite di produzione causate dalle attività di cantiere. Si chiede, quindi, all'Autorità portuale, proponente il progetto, di far conoscere le proprie considerazioni in merito, valutando anche se il rischio di danni di cui si tratta sia già coperto da altre garanzie assicurative già previste nel procedimento per la realizzazione dei lavori. C'è il via libera, invece, ai punti di monitoraggio, per il rilevamento del livello di intorpidimento delle acque, legate alle operazioni di escavo del porto, da posizionare lungo le linee di confine degli specchi d'acqua oggetto di concessione demaniale. Il piano di monitoraggio ambientale, infatti, prevede che in fase di esecuzione del dragaggio vengano monitorati i principali parametri ambientali e che, in prossimità degli impianti di mitilicoltura, siano posizionate delle sonde per misurare la torbidità dell'acqua. In caso di superamento dei valori di soglia, stabiliti in accordo con gli enti competenti e con gli operatori del comparto ittico, potrebbero essere sospese le attività di dragaggio per escludere impatti negativi sugli impianti di mitilicoltura. Dopo aver ottenuto il via libera del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il progetto di dragaggio del porto Isola di Olbia è approdato alla procedura di Valutazione di impatto ambientale. La delicatezza dell'operazione è determinata dai volumi di dragaggio previsti, con 700 mila metri cubi di materiale di risulta. L'Authority e i suoi progettisti hanno ritenuto di farsi affiancare dall'Ispra nella redazione del progetto, dal quale è emersa la necessità di supportare le attività di dragaggio con vasche di colmata dove conferire il materiale che risultasse non idoneo ad Le cozze del golfo di Olbia potrebbero subire pesanti danni dai lavori nei fondali del porto Le salverà una polizza assicurativa a beneficio dei produttori essere conferito a mare. Da qui la previsione dell'Adeguamento tecnico funzionale per la realizzazione di quattro vasche di colmata: due funzionali per il prolungamento della banchina dell'attracco 9, lunga 316 metri, così da ottenere una nuova banchina operativa per l'attracco laterale delle navi ro-ro e da crociera e per la realizzazione di un nuovo dente alla radice dell'attracco 8: largo e lungo 40 metri. Le altre due vasche, più grandi e capienti, saranno collocate in corrispondenza del pontile ex Palmera, a nord dell'Isola Bianca, nel tratto di costa compreso tra due infrastrutture dedicate alla cantieristica navale, funzionale al progetto del Marine center di Sno Yacht. Il cronoprogramma prevede 525 giorni di lavori, con un quadro economico di 94,3 milioni di euro. Il costo dei lavori per l'intervento di dragaggio, quindi, è triplicato, a fronte dei 36,2 milioni di euro stimati. Quanto ai volumi necessari al riempimento delle vasche dell'Isola Bianca (meno di 30mila metri cubi di capienza in tutto) non dovrebbero esistere impedimenti, dal momento che le vasche grandi hanno capienza di circa 200mila metri cubi: al conferimento sono destinati circa 65mila metri cubi, mentre il grosso dei fanghi, circa 630mila metri cubi, potrà essere sversato nel sito di immersione individuato in mare, a largo di Tavolara.

Unione Sarda 22 04 25

Una banchina di 2 ettari per costruire pale giganti

Nel porto di Oristano un hub per realizzare parchi eolici off shore

L’avviso con richiesta della srl Ocap è nell’Albo pretorio da quattro giorni

Sardegna

Nel porto di Oristano un hub per realizzare parchi eolici off shore

L'avviso con richiesta della srl Ocap è nell'Albo pretorio da quattro giorni

«Più fondi per i precari in sanità»

I PROTAGONISTI DELLA NATURA

Secondo uscita: CAVALLINI della GIARA in edicola a soli 12,50 €

Una piattaforma a settimana, circa cinquanta all'anno. Sono tempi di produzione rapidi quelli annunciati dalla società Oristano Cap Srl, che nel porto industriale della città di Eleonora vuole realizzare un hub per la costruzione di infrastrutture destinate a essere piazzate in mezzo al mare, anche della Sardegna, per sostenere gigantesche pale eoliche offshore. E stringenti sono anche i tempi di realizzazione: lo scorso 18 aprile l'Autorità portuale del mare della Sardegna ha pubblicato l'avviso con la richiesta, presentata dalla Srl, della concessione demaniale marittima per la realizzazione di una banchina attrezzata a Santa Giusta. L'ultimo tassello di un disegno che ha come obiettivo lo sfruttamento del vento davanti alle coste dell'Isola. E come il vento va veloce l'operazione industriale e finanziaria, finora senza incontrare ostacoli. La richiesta L'istanza agli uffici dell'Authority con sede a Cagliari è stata depositata lo scorso 7 agosto. L'avviso al pubblico è stato affisso all'albo pretorio solo quattro giorni fa: nel documento firmato dal presidente Massimo Deiana si legge che «la Società Oristano Cap Srl., con sede legale a Santa Giusta, via Giovanni Marongiu snc (la strada del Consorzio industriale, ndr), ha chiesto il rilascio di una concessione demaniale marittima per dieci anni concernente un'area di 21.057 metri quadri, ubicata nel Porto Industriale di Oristano», in territorio di Santa Giusta, «al fine di realizzare la nuova banchina funzionale al centro di fabbricazione e assemblaggio, destinato alla costruzione di strutture di fondazione galleggianti per parchi eolici offshore, da realizzare nelle aree private retrostanti». Burocrazia pura, per capire se qualcuno abbia qualcosa da ridire: chi ha «interesse a presentare opposizioni o osservazioni» ha trenta giorni di tempo. Scaduto il termine «si darà ulteriore corso al procedimento». L'operazione «Raggiungeremo una capacità produttiva annua pari a quella di una grande centrale nucleare». Circa 1000 Mw. Questo l'annuncio in pompa magna sul sito della società che si chiama Oristano Construction & Assembly port (Ocap). Accanto campeggia una cartina con la Sardegna baricentro della grande strategia di sfruttamento del vento e del mare. L'obiettivo è «essere il principale fornitore chiavi in mano di fondazioni e servizi logistici correlati all'assemblaggio di turbine eoliche offshore galleggianti». Dal produttore all'utilizzo il passo, in alcuni casi, sarebbe breve. Nel mare sardo I nomi dei vertici societari sono gli stessi che compaiono in progetti in corso di istruttoria al Mase che prevedono immensi campi eolici al largo della costa sud occidentale della Sardegna: il Del Toro 1 e Del Toro 2, per complessive 48 pale in uno specchio di mare quasi sterminato. Il presidente e Ceo dell'Ocap, Eugenio Belgiojoso, fa parte del gruppo di progettazione degli impianti offshore assieme al suo direttore nella Srl, Sesto Avolio. Nelle carte depositate al ministero compaiono come professionisti della Seawind Italia (sede a Portoscuso), emanazione italiana della holding olandese che porta lo stesso nome. Della joint venture fanno parte anche Buzzi Unicem, Manini prefabbricati e Navtek. Le slide aziendali contengono molte promesse. Da una parte 500 posti di lavoro. Dall'altra «ampi margini per crescita dimensioni turbine e piattaforme». Trecento metri potrebbero non bastare. Enrico Fresu

L’Unione Sarda 23 04 25

Iglesias. Il nuovo servizio prende il via questo fine settimana, trasferimento in bus da Cagliari a Masua

Turismo, si scommette sui crocieristi

Il sindaco: “Pacchetti in vendita nelle grandi navi, valore aggiunto per la città”.

Sulcis Iglesiente

Turismo, si scommette sui crocieristi

Il sindaco: «Pacchetti in vendita nelle grandi navi, valore aggiunto per la città»

«Quanta fatica per sostituire la carrozzina»

Niente spari a salve per Pasqua: «La tradizione è stata interrotta»

Erbe spontanee: un tour guidato

Al via domani il Gnà Fest: quattro giorni tra cibo e musica

Bimbi a lezione di ambiente

Un viaggio esclusivo porterà i crocieristi che approderanno a Cagliari alla scoperta di Porto Flavia, capolavoro dell'ingegneria mineraria, con una vista spettacolare sul Pan di Zucchero, ammirabile sia dal sito minerario sia durante l'escursione in gommone. Per la prima volta, Porto Flavia e Masua entrano a far parte delle proposte di escursione vendute a bordo delle navi Costa. A partire da questa settimana, saranno organizzate navette che, dal capoluogo di regione, condurranno i crocieristi fino al sito minerario, per poi riportarli a Cagliari al termine della visita turistica. L'escursione Il particolare viaggio durerà complessivamente sette ore: si partirà da Cagliari e si raggiungerà Masua percorrendo il litorale della costa sud-occidentale. Poi un minivan trasporterà i turisti direttamente all'ingresso della miniera. Prima della visita in galleria, è prevista una pausa caffè per riprendersi dal viaggio, durante la quale sarà possibile degustare dolci tipici della zona. Al termine della visita alla miniera, i turisti saranno condotti alla spiaggia di Masua per l'escursione in gommone: tra i siti che verranno esplorati via mare, è prevista l'entrata nella grotta Sardegna e la visita alle cale retrostanti a Porto Flavia. Per concludere in bellezza, i crocieristi potranno gustare un pranzo tipico sardo nei ristoranti locali. Il Comune «Un risultato di grande valore per Iglesias – commenta il sindaco Mauro Usai – frutto di una collaborazione consolidata già da qualche anno. Abbiamo iniziato esponendo le pubblicità di Porto Flavia all'approdo delle navi, fino a raggiungere la possibilità di vendere l'esperienza ai crocieristi: si tratta di una vera e propria certificazione di qualità, che conferma Iglesias come destinazione turistica. Senza contare che a bordo di ogni nave ci saranno seimila persone che verranno quantomeno a conoscenza della nostra città, della sua storia e delle sue bellezze». Primi visitatori L'accordo, entrato in vigore ieri, favorisce il turista in crociera nella scoperta della nostra città, anche se nei giorni scorsi non sono mancati crocieristi che, di propria iniziativa, sono venuti a visitare Iglesias. «Abbiamo toccato con mano la presenza di crocieristi la domenica di Pasqua – afferma Roberto Orrù, guida turistica – stiamo cercando, in linea generale, di spostare l'attenzione anche su altre bellezze del territorio che ancora non vengono valorizzate, come per esempio i sentieri minerari». Maurizio Liscia

La Nuova Sardegna 24 04 25

Nave per il metano in porto Consorzio contro il Governo

«Vogliamo essere coinvolti sul decreto decarbonizzazione»

Oristano

Nave per il metano in porto Consorzio contro il Governo

«Vogliamo essere coinvolti sul decreto decarbonizzazione»

Un piano anti emergenze per stabilimenti e impianti di stoccaggio

S. Giusta Il Comune pronto a opporsi

Oristano Prevenire è meglio che curare. E così il Consorzio industriale provinciale dell'Oristanese (Cipor), interviene sulla notizia della proposta di Decreto del presidente del consiglio dei ministri per la "Individuazione delle opere e delle infrastrutture necessarie al phase out dell'utilizzo del carbone in Sardegna e alla decarbonizzazione dei settori industriali dell'isola". Un documento che fa intendere che a breve verranno definite le scelte per la metanizzazione dell'isola e che l'area del Cipor sarà quella maggiormente e più pesantemente interessata da questo intervento specifico, che prevede l'installazione di una Fsru nel porto, ossia di una nave ormeggiata in maniera fissa in banchina per lo stoccaggio e la rigassificazione del metano liquido. Inoltre, è previsto anche il collegamento di questa alla dorsale di trasporto del gas nel tratto sud verso Cagliari ed il Sulcis. La reazione «La rilevanza di questa ipotesi concreta richiede che il Consorzio, ente gestore dell'area industriale oristanese all'interno della quale c'è il porto - commenta il presidente del Consorzio, Gianluigi Carta a nome di tutto il cda -, manifesti le proprie considerazioni ed evidenzi le riserve che nell'immediato sembra possano derivare da tale progetto, nel cui iter di elaborazione non è stato finora coinvolto alcun attore locale. In prima battuta pretendiamo che tale ipotesi venga sviluppata mettendo in primo piano la tutela della salute e la sicurezza delle persone che gravitano nell'area e con il coinvolgimento di tutti gli enti del territorio che in questo campo possono contribuire a delineare un quadro di conoscenze certo». Il territorio «Va ricordato che l'area industriale ed il porto costituiscono una infrastruttura strategica per l'intero territorio - prosegue Carta -, che consente di attivare delle politiche di sviluppo in diversi comparti tra i quali anche quello energetico e che proprio su questo tema negli anni il Consorzio aveva puntato fortemente sulla metanizzazione tanto che nell'area sono arrivati, al termine dell'iter di approvazione, tre depositi costieri di Gnl dei quali uno è stato realizzato ed è in esercizio». «La modifica della previsione, con il passaggio dai depositi costieri alla Fsru, cambia decisamente lo scenario ed introduce diverse criticità che dovranno necessariamente essere considerate nella prosecuzione del progetto e, nel caso, riequilibrate per evitare di compromettere lo sviluppo infrastrutturale e di danneggiare gli operatori economici che lavorano al porto di Oristano». I danni «In assenza di elementi specifici sul progetto di installazione, è sufficiente osservare che analoghe infrastrutture posizionate in altri porti nazionali ed esteri hanno introdotto delle pesanti limitazioni alle attività (lavorazioni o movimentazioni di navi) che possono essere svolte in prossimità, con ulteriori limitazioni durante le fasi di riempimento periodico delle cisterne della stessa Fsru. Questo comporta che durante la fase di rifornimento potrebbe essere impedito il passaggio delle navi nel canale con pesanti ripercussioni, danni economici e ritardi nelle consegne in capo agli operatori economici. Potrebbe anche impedire lo sviluppo futuro dei traffici crocieristici che pur lentamente stanno prendendo piede nel porto». «L'eventualità di limitare o rendere più onerose le attività e le movimentazioni navali in capo agli operatori economici del porto - conclude -, deve essere quindi assolutamente evitata perché, in alternativa, andrebbero definite opportune forme di compensazione».

S. Giusta Il Comune pronto a opporsi

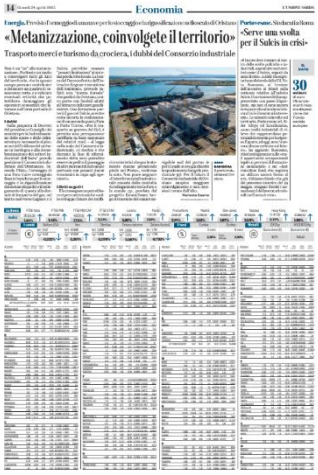
Oristano Sui futuri sviluppi del porto industriale, il Comune di Santa Giusta aveva espresso perplessità già lo scorso gennaio. «Arrivano notizie informali circa l'ipotesi del posizionamento fisso di una nave rigassificatrice nel porto di Santa Giusta- Oristano per alimentare la dorsale di trasporto del metano in Sardegna aveva detto il sindaco Andrea Casu . è opportuno precisare che su questa ipotesi il Comune non ha ricevuto alcuna comunicazione ufficiale né è stato coinvolto. Sembrerebbe un progetto molto rilevante con possibili ripercussioni pesanti sull'ambiente, che hanno comportato proteste e difficoltà di accettazione in altri territori proprio per la preoccupazione manifestata dalle comunità locali. è impensabile aveva concluso che coloro che hanno la responsabilità di gestire il territorio non vengano resi partecipi di scelte di questo tipo, perché deve essere chiaro che il Comune di Santa Giusta è e sarà sempre contrario ad ogni iniziativa che può creare danni all'ambiente o mettere a rischio la salute dei cittadini». (a.mele).

Unione Sarda 24 04 25

Energia. Previsto l’ormeggio di una nave per lo stoccaggio e la rigassificazione nello scalo di Oristano

«Metanizzazione, coinvolgete il territorio»

Trasporto merci e turismo da crociera, i dubbi del Consorzio industriale


Economia

«Metanizzazione, coinvolgete il territorio»

Trasporto merci e turismo da crociera, i dubbi del Consorzio industriale

Non è un "no" alla metanizzazione. Piuttosto un invito a coinvolgere tutti gli Enti del territorio, che in questo campo possono contribuire a delineare un quadro di conoscenze certo, e a valutare eventuali criticità che potrebbero danneggiare gli operatori economici che lavorano nell'area portuale di Oristano. I dubbi Sulla proposta di Decreto del presidente Consiglio dei ministri per la Individuazione delle opere e delle infrastrutture necessarie al phase out dell'utilizzo del carbone in Sardegna e alla decarbonizzazione dei settori industriali dell'Isola" prende posizione il Consorzio industriale dell'Oristanese. Secondo l'Ente, l'ormeggio di una Fsru (nave ormeggiata fissa in banchina per lo stoccaggio e la rigassificazione del metano liquido) e il collegamento di questa alla dorsale di trasporto del gas, nel tratto sud verso Cagliari e il Sulcis, potrebbe causare "pesanti limitazioni" al sistema produttivo locale. La bozza del Decreto frutto dell'intesa tra Regione e ministero dell'Ambiente, prevede infatti una "mezza dorsale" che partirà da Oristano, unico porto con fondali adatti all'attracco delle navi gassificatrici. Una deviazione porterà il gas nel Sulcis, mentre resta incerta la realizzazione di un secondo punto Fsru a Porto Torres. «Per il trasporto su gomma del Gnl, è prevista una perequazione tariffaria su base nazionale dei relativi costi – si legge nella nota del Consorzio industruale, «il rischio è che durante la fase di rifornimento della nave potrebbe essere impedito il passaggio di altri mercantili nel canale portuale con pesanti danni economici in capo agli operatori». Effetti negativi E le conseguenze potrebbero ripercuotersi anche «sullo sviluppo futuro dei traffici crocieristici che pur lentamente stanno prendendo piede nel Porto», continua la nota. Non piace neppure «l'interferenza infrastrutturale causata dalla condotta di collegamento tra la Fsru e la statale 131, prevista dal progetto Enura/Snam lungo il tracciato del canale navigabile sud del porto» (e per il quale si era già chiesto lo spostamento lungo la provinciale 97). Per il futuro il Consorzio industriale di Oristano auspica maggiore coinvolgimento e non decisioni cavate dall'alto. Marianna Guarna R

Unione Sarda 25 04 25

Olbia. Secondo incidente in pochi giorni

Forte vento al porto industriale: mercantile sulla banchina

Secondo incidente, della stessa nave, nell'arco di quindici giorni al molo Cocciani, nel porto industriale di Olbia. Ieri mattina il mercantile La Rosa dei Venti nel corso delle operazioni di attracco ha impattato con violenza sulla banchina. Stando ai primi accertamenti della Guardia costiera e dell'Autorità portuale della Sardegna, alla base dell'incidente ci sono le fortissime raffiche di maestrale che ieri hanno reso difficili le manovre delle navi a Olbia. La Rosa dei Venti, della compagnia Grendi, stava completando la manovra quando è stata sospinta verso il molo. L'impatto ha causato danni alla banchina, ma fortunatamente non ci sono state conseguenze per le persone. Un incidente simile, sempre con la Rosa dei Venti coinvolta, è avvenuto due settimane fa nello stesso porto industriale olbiese. Ieri sono stati disposti sulla nave tutti gli accertamenti tecnici previsti dalle leggi in vigore. (a. b.)

La Nuova Sardegna 26 04 25

«Il dragaggio ha troppi nemici il futuro del porto è a rischio»

Deiana: «Senza quest'opera i traffici saranno ridimensionati»

Olbia

«Il dragaggio ha troppi nemici il futuro del porto è a rischio»

Deiana: «Senza quest'opera i traffici saranno ridimensionati»

Olbia Parole come macigni, un po' come quelli che ostacolano il meccanismo autorizzativo per un'opera strategica per il futuro del porto di Olbia e dell'economia navale di un intero territorio. Massimo Deiana è furibondo. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sardegna non riesce ad accettare l'ultimo diktat in arrivo dalla Regione, che condiziona il via libera ai dragaggi dell'Isola Bianca alla concessione di un'assicurazione, vedi fideiussione, contro eventuali danni per gli impianti di mitilicoltura ed acquacoltura. Le cozze ora sembrano le prime nemiche di un'opera decisiva, dopo i siti di immersione, i monitoraggi, lo stop nei mesi estivi e via rinviando. «Sconcerta l'inquietante ignoranza da parte della Regione di quali siano i suoi limiti e poteri in ambito portuale - sferza Deiana -. Le attività di pesca, dall'acquacoltura alla mitilicoltura, sono consentite in ambito demaniale portuale solo nella misura in cui e fino a quando non interferiscano con i traffici portuali. Solo a queste condizioni l'Autorità di sistema portuale dà il proprio consenso alla Regione, affinché possa concedere specchi acquei per questo tipo di attività». **Caso cozze** La valutazione, anche patrimoniale, di un'assicurazione contro gli eventuali danni prodotti dai lavori agli allevamenti delle cozze di Olbia, infatti, rischia di rappresentare un nuovo ostacolo per l'atteso via libera ai lavori per i dragaggi dei fondali del porto di Olbia, dall'Isola Bianca al Cocciani: per portare i primi due a -10 metri, e quelli della canaletta di accesso allo scalo a -11 metri di profondità. Si tratta dell'indicazione arrivata dalla Direzione generale Pesca e Acquacoltura dell'assessorato regionale all'Agricoltura, con le ultime osservazioni all'interno della procedura di Via (Valutazione di impatto ambientale) sul progetto davanti la Commissione tecnica del Mase, il ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica. Ma Deiana le rispedisce al mittente. «Se successivamente alla concessione si dovessero verificare incompatibilità tra le attività di pesca e quella portuale, sarebbero le attività di pesca a dover recedere - sottolinea il presidente dell'Adsp -. Alla luce di questo, non solo è illegittimo ma è ridicolo chiedere una fideiussione per lo svolgimento delle attività portuali primarie, sarebbe eventualmente più logico il contrario, chiedere una fideiussione alle attività di pesca, laddove inibiscano, ostacolino o rallentino le attività portuali». La proposta, direttamente avanzata dal Comitato tecnico consultivo regionale per la pesca e l'acquacoltura, è di una polizza fideiussoria a favore dei produttori locali, a ristoro delle eventuali perdite di produzione causate dalle attività di cantiere. Si chiede, quindi, all'Autorità di sistema portuale sarda, proponente il progetto, di far conoscere le proprie considerazioni in merito, valutando anche se il rischio di danni di cui si tratta sia già coperto da altre garanzie assicurative già previste nel procedimento per la realizzazione dei lavori. **L'allarme** Ma il ragionamento di Deiana guarda più avanti. «Noto con estrema preoccupazione che si saldano vari tentativi di ostacolare il dragaggio del porto di Olbia e ricordo che in assenza di tale imprescindibile opera i traffici marittimi olbiesi, tutti i traffici, dalle merci a passeggeri e crociere, subiranno nei prossimi anni un drastico ridimensionamento». In sostanza, senza dragaggi Olbia perderà la gran parte del traffico non solo crocieristico, ma soprattutto quelle navi Ro-Ro che, sull'esempio dei nuovi colossi di Moby e Grimaldi, avranno un pescaggio sempre più simile a quello delle navi da crociera. E i fondali di Olbia non consentiranno che arrivino fino alle banchine del porto. Una tragedia economica e sociale di proporzioni difficilmente misurabili. «Quest'ultimo della Regione è solo uno dei pareri all'interno della procedura di Via, che è stata introdotta nel novembre del 2023 - continua Deiana - un anno e mezzo e

ancora non si vede la fine. Ci sono troppi nemici contro il dragaggio del porto e troppi interessi contrari. Così corriamo tutti un grosso rischio per il futuro dei traffici marittimi». Una battaglia contro la burocrazia, i tempi biblici e le corporazioni che Massimo Deiana ha combattuto nel corso dei suoi otto anni di mandato, che scadranno a luglio. Non sarà ricandidabile e lascia un grande patrimonio di opere e investimenti. Ma l'opera più importante è bloccata dai veti contrapposti. «Non è possibile che in tutti questi anni non sia iniziata l'opera di dragaggio - conclude Massimo Deiana -, tutti sono responsabili, dalla Regione ai ministeri competenti. Il tempo è quasi scaduto».

La Nuova Sardegna 26 04 25

Colata a picco la motonave "Cantiello" garantiva i trasporti da e per l'Asinara

Perso per sempre a Cagliari nell'indifferenza un pezzo di storia dell'Italia

La Nuova Sardegna
Sassari
CENTRO ODONTOIATRICO MASSAIU
Giovannino Pinna e Davide Calvia erano arrivati a bordo di una moto nel porto di Porto Torres
Lo scooter nero era stato parcheggiato a poca distanza dal luogo dove sparì il sei metri
Naufragio mortale, nella barca affondata trovati due caschi da motociclista
Colata a picco la motonave "Cantiello" garantiva i trasporti da e per l'Asinara
Perso per sempre a Cagliari nell'indifferenza un pezzo di storia dell'Italia

Sassari È affondata nell'indifferenza generale, a Cagliari, la motonave "Gennaro Cantiello", traghetto che effettuava il servizio di trasporto dei detenuti, ma anche di agenti di polizia, avvocati e magistrati, verso l'isola dell'Asinara. Con la chiusura del supercarcere, nel 1998, il traghetto lasciò il servizio cominciato nel 1978 e rimase ormeggiato per qualche anno a Porto Torres. Poi, nel 2004, l'acquisto da parte di un imprenditore cagliaritano e il trasferimento nel capoluogo: il traghetto, ormeggiato a Su Siccu, diventò un ristorante galleggiante, il "Peccati di gola", che chiuse nel 2011 per un blitz dei Nas. Da allora un lento e inesorabile declino, nonostante i continui richiami e appelli perché venisse salvato. L'ultimo episodio a dicembre, quando il proprietario della nave ha tentato di bloccare con il suo corpo le operazioni di demolizione dello scafo avviate dall'autorità portuale. Operazioni che non si sono concluse, dato che l'imbarcazione è definitivamente affondata nei giorni scorsi: si è così perso un patrimonio storico e di memoria.Gennaro Cantiello era un brigadiere della polizia penitenziaria, venne ucciso nel 1974 durante una rivolta nel carcere di Alessandria. Varata nel 1977 e battezzata dalla vedova del brigadiere Cantiello, la motonave fu destinata ai trasporti dei rifornimenti e per le traduzione dei detenuti da Porto Torres all'Asinara. Con la dismissione del carcere era cominciato il lento declino, l'abbandono che poi ha portato all'indifferenza. Venduta su subito.it ha funzionato per poco come ristorante galleggiante. Ora è affondata definitivamente. Non era una barca qualunque, era intitolata a una medaglia d'oro caduta nell'adempimento del proprio dovere.

La Nuova Sardegna 29 04 25

Opere portuali per 42 milioni su lavori e tempi è calato il silenzio

Deiana (AdSp): «Per l'Antemurale necessario eseguire le bonifiche belliche»

PORTO TORRES

Opere portuali per 42 milioni su lavori e tempi è calato il silenzio

Deiana (AdSp): «Per l'Antemurale necessario eseguire le bonifiche belliche»

Volontari in Ucraina incontrano gli studenti del liceo Paglietti

Il toccante racconto di due operatori umanitari tra Kiev e Odessa

Una bella vittoria per il saluto ai tifosi

Spanu: «Urgente confronto col Cipss»

Porto Torres Sullo stato di avanzamento dei lavori delle principali opere portuali nel porto di Porto Torres regna da mesi l'incertezza. E nei diversi ambiti dello scalo marittimo turritano, inoltre, non si vedono operatori al lavoro per la realizzazione dell'Antemurale, della resecazione della banchina degli Alti fondali e del successivo dragaggio del porto. Ovvero le opere più costose già finanziate - oltre 42 milioni di euro - a protezione delle navi che entrano in porto e al loro ormeggio nel porto commerciale.
«Sull'Antemurale occorre chiarire, una volta per tutte, un aspetto: i lavori sono in corso sin dalla data di consegna del cantiere e, benché non materialmente visibili, costituiscono parte integrante e propedeutica all'opera, così come previsto dalle prescrizioni del decreto di Valutazione di impatto ambientale - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna -. Comprendo che tutti, noi compresi, si aspettino l'arrivo dei cassoni nei prossimi giorni, ma senza le bonifiche belliche, preliminari allo spianamento dei fondali, il posizionamento dei dissuasori antistrascico o lo spostamento del fortino, sarebbe impossibile mandare in produzione i manufatti. Non si può far finta di non comprendere che si tratta di un processo lungo - aggiunge - complesso e, come ho più volte denunciato, eccessivamente tortuoso dal punto di vista burocratico. Ma è un'opera che sta già impegnando imprese, studi ingegneristici, decine di lavoratori, risorse economiche consistenti e merita il dovuto rispetto». L'Adsp ha ordinato i dispositivi antistrascico per il ripopolamento della fauna ittica nel parco naturale marino dell'Asinara. «Sono state anche avviate tutte le attività operative per lo spostamento del fortino militare, con la consegna dello studio per la realizzazione del basamento che ospiterà la struttura. Nel mese di maggio prenderanno avvio le attività di bonifica bellica, indispensabili per lo spianamento dei fondali e il successivo imbasamento dei cassoni». Per quanto riguarda il nuovo Centro servizi per il porto, ex mercato ittico, l'inaugurazione è prevista a giugno. Si prospettano invece tempi più lunghi per il Travel lift, lo scalo di alaggio dove sono in atto le interminabili procedure per i monitoraggi ambientali che precedono il taglio del cassone per la creazione del bacino. Anche per il secondo lotto della darsena pescherecci non si conoscono ancora i tempi di realizzazione, considerando che la banchina dove sono oggi le imbarcazioni dello strascico è priva di una fontanella, e per fare approvvigionamento di acqua devono stendere una manichetta di almeno 100 metri. Per quanto riguarda il porto industriale, tutto è legato ai lavori ancora da realizzare nello scalo commerciale. La scelta dell'Adsp è quella di creare una piastra logistica nella parte più occidentale del bacino, che andrà a incrementare il potenziale operativo dello scalo industriale. In attesa, le navi passeggeri continuano ad attraccare in una banchina dove si scaricano anche rinfuse. Relativamente agli edifici abbandonati nel porto civico, l'edificio ex ormeggiatori e l'ex cabina elettrica sono diventati bagni pubblici e discarica abusiva. L'Adsp aveva rimosso la copertura in amianto: l'eventuale demolizione dovrebbe seguire un iter specifico per l'ottenimento del nullaosta da parte dell'agenzia del Demanio.

Unione Sarda 29 04 25

La CGIL «Il Porto Canale non si vende»

Cagliari

Il mistero delle tombe profanate

I precari della scuola protestano in piazza per la stabilizzazione

«Il Porto Canale non si vende»

L'Unione Salute

Emicrania

Mercoledì 30 aprile 2025

In OMAGGIO con L'UNIONE SARDA

«È indispensabile aspettare la riunione a livello regionale in programma il 6 maggio prima di prendere decisioni sul futuro del Porto canale che potrebbero compromettere la ripresa delle attività commerciali nel settore del transhipment». Così la Cgil regionale insieme a Cgil e Filt Cagliari esprime preoccupazione per l'ipotetica cessione di singole porzioni dell'infrastruttura (circa 1.600 metri lineari di banchina, fondali di 16 metri, quasi 400.000 mq di piazzale) ad attività diverse e secondo modalità che potrebbero depotenziare la destinazione originaria del porto. Secondo il sindacato si può certamente venire incontro alle esigenze della della Nuova Icom destinando altri spazi sempre nella disponibilità dell'Autorità del mare di Sardegna ma «Ogni decisione sul futuro del Porto Canale deve tenere ferma la destinazione originaria dell'infrastruttura: un hub strategico per il traffico internazionale di merci, fondamentale per lo sviluppo economico e per la salvaguardia dell'occupazione qualificata». Per queste ragioni la Cgil ha inviato ieri pomeriggio all'assessore regionale all'Industria un documento proposta sul futuro sviluppo del porto e auspica fortemente che l'assetto del porto non sia frammentato perché questa scelta metterebbe a rischio le prospettive di rilancio anche nell'ottica della zona franca. Due le 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.

Unione Sarda 29 04 25

Su Siccu. Nuova gara d’appalto per terminare lo smantellamento del relitto

Cantiello, il costo della demolizione lievita a 500mila euro

Cagliari

Sant'Efisio, i riti solenni della vestizione

Abiti, mantelli, colletti di pizzo e polsini: il ricco armadio del martire

Dodici treni in più per il grande evento

Cantiello, il costo della demolizione lievita a 500mila euro

Sui marciapiedi rifiuti e parti di automobili

Un relitto, undici anni di contenzioso giudiziario, una sentenza che autorizza la rimozione, l'inizio dei lavori di smantellamento, qualche inevitabile inconveniente e il nuovo stop. La storia della motonave Cantiello, utilizzata per anni per trasportare i detenuti dalla terraferma al carcere dell'Asinara e poi acquistata da Salvatore Pergola, che ne ha fatto per un breve periodo un ristorante galleggiante, sembra non finire mai. Davanti agli sguardi curiosi dei numerosi frequentatori della nuova passeggiata di Su Siccu, il 10 dicembre scorso le gru e gli operai della società incaricata dall'Autorità di sistema portuale Mare di Sardegna avevano iniziato a smontare i pezzi del relitto semiaffondato ma dopo pochi giorni i lavori erano stati interrotti. «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», avevano spiegato il 7 febbraio dall'Authority. «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». Di lunedì da quella dichiarazione ne sono passati dodici e la nave è ancora lì, pugno negli occhi in un lungomare riqualificato. Che cosa è successo? «Purtroppo la demolizione si è fatta più complicata e costosa del previsto», spiega Massimo Deiana, presidente dell'Autorità portuale. «Dopo la demolizione di parte del relitto, lo svuotamento delle casse galleggianti, una gru avrebbe dovuto portare via il resto. Ma si è scoperto che il terreno sul quale dovrebbe poggiare non è sufficientemente stabile e per questo per completare la demolizione sarà necessario utilizzare un "motopontone". Per questi nuovi lavori abbiamo dovuto fare una nuova gara d'appalto da 200mila euro». Di tempistiche Deiana preferisce non darne, visto che ogni volta che si è sbilanciato c'è stato uno slittamento. «Posso dire che la nostra priorità è fare prima possibile». Nel frattempo i costi sono lievitati sino a 500mila euro. Le fatture le salderà l'Autorità portuale che poi si rivarrà sul proprietario, che non aveva rispettato l'ordinanza di demolizione. (f.ma.)

Unione Sarda 30 04 25

Primo via libera dell’Authority. La Uil: lo scalo di Cagliari non deve essere snaturato

Rinnovabili, rotta sul porto canale Nel molo un deposito di torri eoliche

Una società chiede la concessione della banchina, altolà dai sindacati

Un deposito di torri eoliche – e non solo – al posto dei container. L'invasione delle rinnovabili stavolta si allarga fino al porto canale di Cagliari, dove una società vorrebbe ottenere in concessione una parte della banchina per trasformarla in un hub di pale e grandi impianti legati al mondo dell'energia da spedire in tutto il mondo. Il progetto, fin qui sotto traccia, è venuto a galla nelle ultime ore e ha già ricevuto il primo parere positivo dall'autorità del Mar di Sardegna, che sta mandando avanti la procedura per cambiare il piano regolatore portuale e adeguarlo alla nuova destinazione d'uso. Ma i sindacati sono pronti alle barricate: parlano di «ipotesi nefasta» e hanno paura che in questo modo si impedisca la ripresa del traffico merci nello scalo industriale. Il piano La richiesta di concessione è della Nuova Icom, una società specializzata nella realizzazione di grandi impianti off-shore – Saipem è uno dei principali committenti – che ha i capannoni a pochi metri dalle banchine. L'azienda dichiara 700 dipendenti e un indotto di 500 milioni legato al progetto, e pochi giorni fa ha chiesto ufficialmente all'autorità portuale l'affidamento di 250 metri del molo. Ieri l'Organismo di partenariato (una commissione mista composta dai rappresentanti dell'authority e di tutte le categorie di lavoratori che gravitano attorno al porto) ha dato il parere positivo al cambio di destinazione d'uso della banchina, al momento dedicata esclusivamente al traffico di container. Ora spetterà al Consiglio superiore dei lavori pubblici esaminare la proposta, che però è già stata bocciata dai sindacati. Perché il progetto non convince e poi non è il momento di prendere decisioni cruciali per il futuro dello scalo proprio mentre il presidente Massimo Deiana è in scadenza. Il mandato terminerà tra poco più di due mesi. I motivi Ecco perché la Uil Trasporti chiede di fare marcia indietro: «Ci sembra un colpo di coda non opportuno, visto che le banchine sarebbero destinate ad attività non portuali che possono essere esercitate in altre aree, senza alcuna connotazione di interesse pubblico». Il progetto della Nuova Icom «rappresenta un rischio inaccettabile per il futuro del porto, tanto più se consideriamo che gli attuali spazi dati in concessione per il traffico container sono ormai saturi e ci sono incoraggianti segnali di ulteriore incremento. Utilizzare le banchine per usi diversi significherebbe impedire ulteriormente il ritorno dei traffici di container e vanificherebbe le possibilità di reinserimento in ambito lavorativo del personale Kalport, che hanno potuto beneficiare della proroga scaturita dall'ultima Legge di Bilancio dello Stato», spiegano in una nota i vertici della sigla sindacale Valerio Mereu e Giovanni Maria Cuccu, che chiedono al ministero dei Trasporti e alla Regione di intervenire. Poche ore prima anche la Cgil aveva espresso più di una perplessità: «È indispensabile aspettare la riunione a livello regionale in programma il 6 maggio prima di prendere decisioni sul futuro del porto canale che potrebbero compromettere la ripresa delle attività commerciali nel settore del transhipment». Lo stato attuale Il fronte del traffico container ora è in mano alla Mito, società del gruppo Grendi che ha in concessione 750 metri di banchina (su un totale di 1.600) e ha risollevato i numeri dello scalo industriale, riempiendo una parte del buco lasciato dopo l'addio della Cict. La lunga ricerca di un nuovo partner internazionale per il rilancio del porto di Macchiareddu non ha dato – fin qui – i frutti sperati. «Ma se dovesse arrivare un grande gestore del terminal avrebbe la precedenza, lo dicono le norme in materia», spiega il presidente dell'autorità del Mar di Sardegna Massimo Deiana. Nel frattempo il progetto va avanti. Nonostante gli altolà dei sindacati. Michele Ruffi

Primo Piano
Rinnovabili, rotta sul porto canale
Nel molo un deposito di torri eoliche
Una società chiede la concessione della banchina, altolà dai sindacati
Battaglia per la presidenza, l'Isola rischia lo scippo

L’Unione Sarda 30 04 25

Autorità portuale. Sì al bilancio da 71 milioni di euro. Passeggeri e merci in aumento

Battaglia per la presidenza, l'Isola rischia lo scippo

Sì al bilancio da 71 milioni di euro. Tanto vale l'autorità portuale, e si capisce perché la sua guida faccia gola fuori dall'Isola: per la successione di Massimo Deiana sulla poltrona della presidenza si sono fatti nei giorni scorsi i nomi di Federica Montaresi (La Spezia), Alessandro Becce (anche lui ligure d'origine) e il calabrese Domenico Bagalà. Nel frattempo il comitato di gestione dell'autorità di sistema portuale del Mar di Sardegna ha dato il via libera al bilancio consuntivo e alla relazione annuale, che registra numeri in crescita. Aumenta il traffico dei passeggeri e delle merci nei porti dell'Isola. Nel 2024 passati dagli scali sardi 41 milioni e 700mila tonnellate di merce (1,7% in più rispetto al 2023), e oltre 6,5 milioni di viaggiatori (+5,2%) e poco più di 684mila crocieristi in transito (+57%). Aumenta la movimentazione di contenitori al Porto canale di Cagliari (+77,7%). Incremento anche per Grendi e Grimaldi (+18%). L'avanzo amministrativo disponibile ammonta a circa 23 milioni di euro, «il più basso finora registrato», si legge in un comunicato. «Il 2024 ha rappresentato un anno di crescita consolidata dei traffici per tutti i porti di competenza e l'avvio di un'intensa stagione di potenziamento delle infrastrutture portuali», ha commentato il presidente dell'Adsp, Massimo Deiana. «Una premessa per un'ulteriore crescita economica che garantirà una navigazione sicura, con un valido equipaggio a bordo, per tutto il prossimo quadriennio».

ANSAit

Traffico merci e passeggeri in aumento nei porti sardi

Bilancio annuale dell'Adsp, boom di crocieristi (+57%) nel 2024 Cresce il traffico nei porti dell'Isola. Nel 2024 circa 41 milioni e 700mila tonnellate di merce (pari all'1,7% in più rispetto al '23); oltre 6,5 milioni di passeggeri (+5,2%) e poco più di 684mila crocieristi in transito (+57%). Aumenta la movimentazione di contenitori al Porto canale di Cagliari (+77,7%). Incremento anche per Grendi e Grimaldi (+18%). Sono alcuni dei dati emersi nel bilancio consentivo e nella relazione annuale approvati oggi insieme ad altri sette punti all'ordine del giorno dal Comitato di Gestione dell'Adsp Mare di Sardegna. Il bilancio registra un incremento di circa 2 milioni di entrate correnti rispetto al 2023 (+2,65%) e si attesta, quindi, ad oltre 71 milioni e 200 mila euro. In crescita anche le uscite, che salgono del 21,5% rispetto al 2023, pari a poco più di 39 milioni e 300mila euro. Al 31 dicembre 2024, l'AdSP chiude con un avanzo di amministrazione di circa 348 milioni, oltre 325 vincolati per il pagamento di opere già in corso. L'avanzo amministrativo disponibile ammonta a circa 23 milioni di euro, il più basso finora registrato. Per quanto riguarda infrastrutture e manutenzione la spesa supera i 130 milioni di euro (il 67 per cento dell'impegnato complessivo di 194 milioni). Tra le opere strategiche, la realizzazione del nuovo Terminal Ro-Ro a Cagliari (per il quale sono stati liquidati circa 97 milioni di euro) e l'avvio dell'elettrificazione delle banchine dei porti di sistema, con la consegna del primo cantiere nel mese di dicembre. Relativamente al demanio ci sono 380 concessioni per una riscossione annuale che supera i 12 milioni e 600 mila euro di canoni. Altro punto sottoposto al Comitato di Gestione riguarda il parere preliminare sulla manifestazione d'interesse della Nuova Icom per la concessione demaniale marittima di una porzione di banchina, specchio acqueo e relativo spazio retrostante del Porto canale da adibire alla movimentazione di componentistica e semilavorati prodotti nel vicino stabilimento. "Il 2024 ha rappresentato un anno di crescita consolidata dei traffici per tutti i porti di competenza e l'avvio di un'intensa stagione di potenziamento delle infrastrutture portuali - commenta il presidente dell'Adsp, Massimo Deiana -. Una premessa per un'ulteriore crescita economica che garantirà una navigazione sicura, con un valido equipaggio a bordo, per tutto il prossimo quadriennio". In arrivo anche un progetto pilota per il rilascio unificato dei permessi di accesso in porto per gli autotrasportatori.

AdSP del Mare di Sardegna: Approvati il Bilancio Consuntivo e la Relazione Annuale 2024

Nei due documenti approvati dal Comitato di Gestione, in crescita entrate, traffici e infrastrutturazione
Segno più su tutti i settori: traffici, entrate, occupazione e investimenti per infrastrutture e servizi. è il risultato di un anno di particolare ed intenso lavoro quello rappresentato nel Bilancio Consuntivo e nella Relazione annuale 2024, approvati, questo pomeriggio, insieme ad altri 7 punti all'ordine del giorno, dal Comitato di Gestione. Dal punto di vista finanziario, il Rendiconto generale archiviato, l'ultimo del mandato del Presidente Massimo Deiana, registra un incremento di circa 2 milioni euro di entrate correnti rispetto al 2023 (+2,65 %) e si attesta, quindi, ad oltre 71 milioni e 200 mila euro. In crescita anche le uscite, che salgono del 21,5 per cento rispetto al 2023, pari a poco più di 39 milioni e 300 mila euro. Al 31 dicembre 2024, l'AdSP chiude con un avanzo di amministrazione di circa 348 milioni, di cui oltre 325 vincolati per il pagamento di opere già in corso. L'avanzo amministrativo disponibile ammonta, quindi, a circa 23 milioni di euro, il più basso finora registrato. Relativamente all'attività operativa ed istituzionale svolta, la relazione annuale 2024 fotografa un sistema portuale in buona salute. Nei porti di competenza dell'AdSP, infatti, l'anno si è chiuso con circa 41 milioni e 700 mila tonnellate di merce (pari all'1,7 per cento in più rispetto al 2023), oltre 6 milioni e mezzo di passeggeri (+5,2 %) e poco più di 684 mila crocieristi in transito (+ 57 %). Un ulteriore approfondimento merita la movimentazione di contenitori al Porto Canale di Cagliari, con circa 100 mila TEUS registrati nel compendio contenitori di MITO Srl, rispetto ai circa 55 mila del 2023 (+77,7 %), ai quali si aggiungono circa ulteriori 100 mila TEUS di traffico Grendi e Grimaldi, rispetto ai circa 84 mila del 2023 (+18 %). Per quanto riguarda l'occupazione, come anche rilevato dal Piano dell'Organico dei porti del sistema (POPS), sono stati evidenziati nuovi investimenti ed assunzioni nelle imprese portuali autorizzate, ma anche una positiva percezione del futuro che guarda oltre l'attuale crisi internazionale del trasporto delle merci via mare. Altro argomento, che ben rappresenta il grande impegno profuso dalla struttura nell'anno in esame, è quello relativo all'infrastrutturazione e alla manutenzione delle opere portuali. In dettaglio, la spesa 2024 supera i 130 milioni di euro (il 67 per cento dell'impegnato complessivo di 194 milioni). Tra le opere strategiche da segnalare, la realizzazione del nuovo Terminal Ro-Ro del Porto Canale di Cagliari (per il quale sono stati liquidati circa 97 milioni di euro) e l'avvio dell'elettrificazione delle banchine dei porti di sistema, con la consegna del primo cantiere nel mese di dicembre. Relativamente al demanio, dalla ricognizione annuale, risultano in essere circa 380 concessioni su tutto il sistema portuale, per una riscossione annuale che supera i 12 milioni e 600 mila euro di canoni. Risultati, questi, che, anche per l'annualità in esame, hanno consentito il pieno raggiungimento di tutti gli obiettivi attribuiti al Presidente dell'AdSP dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Altro punto rilevante sottoposto al Comitato di Gestione riguarda il parere preliminare sulla manifestazione d'interesse della Nuova Icom per l'assentimento, in concessione demaniale marittima, di una porzione di banchina, specchio acqueo e relativo spazio retrostante del Porto Canale di Cagliari da adibire alla movimentazione di componentistica e semilavorati prodotti nel vicino stabilimento. Obiettivo della società, che ha avviato la propria attività nel 2023, è l'implementazione degli attuali volumi di produzione e la creazione di un unico polo per la lavorazione di strutture in carpenteria di grandi dimensioni che contribuirebbe a garantire nuovi livelli occupazionali e al rilancio dei volumi dei traffici portuali nel compendio. A riguardo, il Comitato di Gestione ha espresso all'unanimità parere positivo per processare la domanda di concessione subordinandola all'approvazione di un Adeguamento Tecnico Funzionale che estenda le destinazioni d'uso della banchina, oltre che ai contenitori, anche ad altre tipologie merceologiche. In ultimo, il Presidente ha annunciato in Comitato di Gestione la proposta del Ministero dei Trasporti di realizzare, nei porti dell'AdSP del Mare di Sardegna - primi in Italia - il progetto pilota per il rilascio unificato dei permessi di accesso in porto per gli autotrasportatori. Tale servizio permetterà alle società interessate di richiedere, con una sola sessione, i

permessi per più AdSP o porti, e di ottenere, così, un solo titolo di accesso virtualizzato valido in tutti i nodi prescelti dal trasportatore. La verifica on-line ed in tempo reale del titolo, sia per l'autista sia per il veicolo, avverrà tramite un'apposita applicazione sviluppata dal MIT. "I due documenti consuntivi di attività e bilancio approvati dal Comitato di Gestione confermano l'ottimo stato di salute del nostro Sistema Portuale - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - . Il 2024 ha rappresentato un anno di crescita consolidata dei traffici per tutti i porti di competenza e l'avvio di un'intensa stagione di potenziamento delle infrastrutture portuali. Una premessa per una ulteriore crescita economica per l'Ente che garantirà una navigazione sicura, con un valido equipaggio a bordo, per tutto il prossimo quadriennio".

Quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti

Approvati il bilancio consuntivo e la relazione annuale 2024 dell'AdSP della Sardegna

Progetto pilota per il rilascio unificato dei permessi di accesso in porto per gli autotrasportatori Oggi il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha approvato il bilancio consuntivo e la relazione annuale 2024 dell'ente, con un rendiconto che registra un incremento di circa due milioni euro di entrate correnti rispetto al 2023 (+2,6%) e si attesta, quindi, ad oltre 71,2 milioni. In crescita anche le uscite che salgono del +21,5% a poco più di 39,3 milioni di euro. L'esercizio 2024 si è chiuso con un avanzo di amministrazione di circa 348 milioni, di cui oltre 325 vincolati per il pagamento di opere già in corso. L'avanzo amministrativo disponibile ammonta, quindi, a circa 23 milioni di euro, il più basso finora registrato. Nel corso della riunione odierna, tra le voci all'ordine del giorno, il Comitato di gestione ha espresso all'unanimità parere positivo relativamente alla manifestazione d'interesse della Nuova Icom per l'assentimento in concessione demaniale marittima di una porzione di banchina, specchio acqueo e relativo spazio retrostante del Porto Canale di Cagliari da adibire alla movimentazione di componentistica e semilavorati prodotti nel vicino stabilimento del 17 agosto 2023), subordinandola all'approvazione di un adeguamento tecnico funzionale che estenda le destinazioni d'uso della banchina, oltre che ai contenitori, anche ad altre tipologie merceologiche. In ultimo, il presidente dell'AdSP, Massimo Deiana, ha annunciato la proposta del Ministero dei Trasporti di realizzare, nei porti dell'AdSP - primi in Italia - il progetto pilota per il rilascio unificato dei permessi di accesso in porto per gli autotrasportatori. Tale servizio permetterà alle società interessate di richiedere, con una sola sessione, i permessi per più AdSP o porti, e di ottenere, così, un solo titolo di accesso virtualizzato valido in tutti i nodi prescelti dal trasportatore. La verifica on-line ed in tempo reale del titolo, sia per l'autista sia per il veicolo, avverrà tramite un'apposita applicazione sviluppata dal MIT.

Messaggero Marittimo .it 70

AdSp Mar di Sardegna: Approvato il Bilancio 2024

CAGLIARI -Segno più su tutti i settori: traffici, entrate, occupazione e investimenti per infrastrutture e servizi. è il risultato di un anno di particolare ed intenso lavoro quello rappresentato nel Bilancio Consuntivo e nella Relazione annuale 2024, approvati, questo pomeriggio, insieme ad altri 7 punti all'ordine del giorno, dal Comitato di Gestione. Dal punto di vista finanziario, il Rendiconto generale archiviato, l'ultimo del mandato del Presidente Massimo Deiana, registra un incremento di circa 2 milioni euro di entrate correnti rispetto al 2023 (+2,65 %) e si attesta, quindi, ad oltre 71 milioni e 200 mila euro. In crescita anche le uscite, che salgono del 21,5 per cento rispetto al 2023, pari a poco più di 39 milioni e 300 mila euro. Al 31 dicembre 2024, l'AdSP chiude con un avanzo di amministrazione di circa 348 milioni, di cui oltre 325 vincolati per il pagamento di opere già in corso. L'avanzo amministrativo disponibile ammonta, quindi, a circa 23 milioni di euro, il più basso finora registrato. Relativamente all'attività operativa ed istituzionale svolta, la relazione annuale 2024 fotografa un sistema portuale in buona salute. Nei porti di competenza dell'AdSp, infatti, l'anno si è chiuso con circa 41 milioni e 700 mila tonnellate di merce (pari all'1,7 per cento in più rispetto al 2023), oltre 6 milioni e mezzo di passeggeri (+5,2 %) e poco più di 684 mila crocieristi in transito (+ 57 %). Un ulteriore approfondimento merita la movimentazione di contenitori al Porto Canale di Cagliari, con circa 100 mila TEUS registrati nel compendio contenitori di MITO Srl, rispetto ai circa 55 mila del 2023 (+77,7 %), ai quali si aggiungono circa ulteriori 100 mila TEUS di traffico Grendi e Grimaldi, rispetto ai circa 84 mila del 2023 (+18 %). Per quanto riguarda l'occupazione, come anche rilevato dal Piano dell'Organico dei porti del sistema (POPS), sono stati evidenziati nuovi investimenti ed assunzioni nelle imprese portuali autorizzate, ma anche una positiva percezione del futuro che guarda oltre l'attuale crisi internazionale del trasporto delle merci via mare. Altro argomento, che ben rappresenta il grande impegno profuso dalla struttura nell'anno in esame, è quello relativo all'infrastrutturazione e alla manutenzione delle opere portuali. In dettaglio, la spesa 2024 supera i 130 milioni di euro (il 67 per cento dell'impegnato complessivo di 194 milioni). Tra le opere strategiche da segnalare, la realizzazione del nuovo Terminal Ro-Ro del Porto Canale di Cagliari (per il quale sono stati liquidati circa 97 milioni di euro) e l'avvio dell'elettrificazione delle banchine dei porti di sistema, con la consegna del primo cantiere nel mese di dicembre. Relativamente al demanio, dalla ricognizione annuale, risultano in essere circa 380 concessioni su tutto il sistema portuale, per una riscossione annuale che supera i 12 milioni e 600 mila euro di canoni. Risultati, questi, che, anche per l'annualità in esame, hanno consentito il pieno raggiungimento di tutti gli obiettivi attribuiti al Presidente dell'AdSP dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Altro punto rilevante sottoposto al Comitato di Gestione riguarda il parere preliminare sulla manifestazione d'interesse della Nuova Icom per l'assentimento, in concessione demaniale marittima, di una porzione di banchina, specchio acqueo e relativo spazio retrostante del Porto Canale di Cagliari da adibire alla movimentazione di componentistica e semilavorati prodotti nel vicino stabilimento. Obiettivo della società, che ha avviato la propria attività nel 2023, è l'implementazione degli attuali volumi di produzione e la creazione di un unico polo per la lavorazione di strutture in carpenteria di grandi dimensioni che contribuirebbe a garantire nuovi livelli occupazionali e al rilancio dei volumi dei traffici portuali nel compendio. A riguardo, il Comitato di Gestione ha espresso all'unanimità parere positivo per processare la domanda di concessione subordinandola all'approvazione di un Adeguamento Tecnico Funzionale che estenda le destinazioni d'uso della banchina, oltre che ai contenitori, anche ad altre tipologie merceologiche. In ultimo, il Presidente ha annunciato in Comitato di Gestione la proposta del Ministero dei Trasporti di realizzare, nei porti dell'AdSp del Mare di Sardegna primi in Italia il progetto pilota per il rilascio unificato dei permessi di accesso in porto per gli autotrasportatori. Tale servizio permetterà alle società interessate di richiedere, con una sola sessione, i permessi per più AdSP o porti, e di ottenere, così, un solo titolo di accesso virtualizzato valido in tutti i nodi prescelti dal trasportatore. La verifica on-line ed in tempo reale del titolo, sia per l'autista sia per il veicolo, avverrà tramite un'apposita applicazione sviluppata dal MIT. I due documenti consuntivi di

attività e bilancio approvati dal Comitato di Gestione confermano l'ottimo stato di salute del nostro Sistema Portuale spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna . Il 2024 ha rappresentato un anno di crescita consolidata dei traffici per tutti i porti di competenza e l'avvio di un'intensa stagione di potenziamento delle infrastrutture portuali. Una premessa per una ulteriore crescita economica per l'Ente che garantirà una navigazione sicura, con un valido equipaggio a bordo, per tutto il prossimo quadriennio.

TGR Sardegna

Oltre 680mila crocieristi nel 2024: la crescita è del 57 per cento

Secondo l'Autorità di sistema portuale Mare di Sardegna l'anno passato ha registrato anche un aumento del traffico merci (+ 1,7 per cento) e passeggeri (+ 5,2 per cento) Secondo i dati forniti dall'Autorità di sistema portuale Mare di Sardegna, nel 2024 il traffico merci passate per i porti dell'Isola è cresciuto: circa 41 milioni e 700mila tonnellate di merce (pari all'1,7% in più rispetto al '23); oltre 6,5 milioni di passeggeri (+5,2%) e poco più di 684mila crocieristi in transito (+57%). Aumenta la movimentazione di contenitori al Porto canale di Cagliari (+77,7%). Incremento anche per Grendi e Grimaldi (+18%). Sono alcuni dei dati emersi nel bilancio consentivo e nella relazione annuale approvati dal Comitato di Gestione dell'Adsp Mare di Sardegna. Il bilancio registra un incremento di circa 2 milioni di entrate correnti rispetto al 2023 (+2,65%) e si attesta, quindi, ad oltre 71 milioni e 200 mila euro. In crescita anche le uscite, che salgono del 21,5% rispetto al 2023, pari a poco più di 39 milioni e 300mila euro. Al 31 dicembre 2024, l'AdSP chiude con un avanzo di amministrazione di circa 348 milioni, oltre 325 vincolati per il pagamento di opere già in corso. L'avanzo amministrativo disponibile ammonta a circa 23 milioni di euro, il più basso finora registrato. Per quanto riguarda infrastrutture e manutenzione la spesa supera i 130 milioni di euro (il 67 per cento dell'impegnato complessivo di 194 milioni). Tra le opere strategiche, la realizzazione del nuovo Terminal Ro-Ro a Cagliari (per il quale sono stati liquidati circa 97 milioni di euro) e l'avvio dell'elettrificazione delle banchine dei porti di sistema, con la consegna del primo cantiere nel mese di dicembre. Relativamente al demanio ci sono 380 concessioni per una riscossione annuale che supera i 12 milioni e 600 mila euro di canoni. Altro punto sottoposto al Comitato di Gestione riguarda il parere preliminare sulla manifestazione d'interesse della Nuova Icom per la concessione demaniale marittima di una porzione di banchina, specchio acqueo e relativo spazio retrostante del Porto canale da adibire alla movimentazione di componentistica e semilavorati prodotti nel vicino stabilimento. "Il 2024 ha rappresentato un anno di crescita consolidata dei traffici per tutti i porti di competenza e l'avvio di un'intensa stagione di potenziamento delle infrastrutture portuali - commenta il presidente dell'Adsp, Massimo Deiana -. Una premessa per un'ulteriore crescita economica che garantiràuna navigazione sicura, con un valido equipaggio a bordo, per tutto il prossimo quadriennio". In arrivo anche un progetto pilota per il rilascio unificato dei permessi di accesso in porto per gli autotrasportatori.

AdSP del Mare di Sardegna: Approvati il Bilancio Consuntivo e la Relazione Annuale 2024

Apr 29, 2025 Segno più su tutti i settori: traffici, entrate, occupazione e investimenti per infrastrutture e servizi. è il risultato di un anno di particolare ed intenso lavoro quello rappresentato nel Bilancio Consuntivo e nella Relazione annuale 2024, approvati, questo pomeriggio, insieme ad altri 7 punti all'ordine del giorno, dal Comitato di Gestione. Dal punto di vista finanziario, il Rendiconto generale archiviato, l'ultimo del mandato del Presidente Massimo Deiana, registra un incremento di circa 2 milioni euro di entrate correnti rispetto al 2023 (+2,65 %) e si attesta, quindi, ad oltre 71 milioni e 200 mila euro . In crescita anche le uscite, che salgono del 21,5 per cento rispetto al 2023, pari a poco più di 39 milioni e 300 mila euro. Al 31 dicembre 2024, l'AdSP chiude con un avanzo di amministrazione di circa 348 milioni, di cui oltre 325 vincolati per il pagamento di opere già in corso. L'avanzo amministrativo disponibile ammonta, quindi, a circa 23 milioni di euro, il più basso finora registrato. Relativamente all'attività operativa ed istituzionale svolta, la relazione annuale 2024 fotografa un sistema portuale in buona salute. Nei porti di competenza dell'AdSP, infatti, l'anno si è chiuso con circa 41 milioni e 700 mila tonnellate di merce (pari all'1,7 per cento in più rispetto al 2023), oltre 6 milioni e mezzo di passeggeri (+5,2 %) e poco più di 684 mila crocieristi in transito (+ 57 %). Un ulteriore approfondimento merita la movimentazione di contenitori al Porto Canale di Cagliari, con circa 100 mila TEUS registrati nel compendio contenitori di MITO Srl , rispetto ai circa 55 mila del 2023 (+77,7 %), ai quali si aggiungono circa ulteriori 100 mila TEUS di traffico Grendi e Grimaldi , rispetto ai circa 84 mila del 2023 (+18 %). Per quanto riguarda l' occupazione , come anche rilevato dal Piano dell'Organico dei porti del sistema (POPS), sono stati evidenziati nuovi investimenti ed assunzioni nelle imprese portuali autorizzate, ma anche una positiva percezione del futuro che guarda oltre l'attuale crisi internazionale del trasporto delle merci via mare. Altro argomento, che ben rappresenta il grande impegno profuso dalla struttura nell'anno in esame, è quello relativo all'infrastrutturazione e alla manutenzione delle opere portuali . In dettaglio, la spesa 2024 supera i 130 milioni di euro (il 67 per cento dell'impegnato complessivo di 194 milioni). Tra le opere strategiche da segnalare, la realizzazione del nuovo Terminal Ro-Ro del Porto Canale di Cagliari (per il quale sono stati liquidati circa 97 milioni di euro) e l'avvio dell'elettrificazione delle banchine dei porti di sistema, con la consegna del primo cantiere nel mese di dicembre. Relativamente al demanio , dalla ricognizione annuale, risultano in essere circa 380 concessioni su tutto il sistema portuale, per una riscossione annuale che supera i 12 milioni e 600 mila euro di canoni. Risultati, questi, che, anche per l'annualità in esame, hanno consentito il pieno raggiungimento di tutti gli obiettivi attribuiti al Presidente dell'AdSP dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Altro punto rilevante sottoposto al Comitato di Gestione riguarda il parere preliminare sulla manifestazione d'interesse della Nuova Icom per l'assentimento, in concessione demaniale marittima, di una porzione di banchina, specchio acqueo e relativo spazio retrostante del Porto Canale di Cagliari da adibire alla movimentazione di componentistica e semilavorati prodotti nel vicino stabilimento. Obiettivo della società, che ha avviato la propria attività nel 2023, è l'implementazione degli attuali volumi di produzione e la creazione di un unico polo per la lavorazione di strutture in carpenteria di grandi dimensioni che contribuirebbe a garantire nuovi livelli occupazionali e al rilancio dei volumi dei traffici portuali nel compendio. A riguardo, il Comitato di Gestione ha espresso all'unanimità parere positivo per processare la domanda di concessione subordinandola all'approvazione di un Adeguamento Tecnico Funzionale che estenda le destinazioni d'uso della banchina, oltre che ai contenitori, anche ad altre tipologie merceologiche. In ultimo, il Presidente ha annunciato in Comitato di Gestione la proposta del Ministero dei Trasporti di realizzare, nei porti dell'AdSP del Mare di Sardegna - primi in Italia - il progetto pilota per il rilascio unificato dei permessi di accesso in porto per gli autotrasportatori. Tale servizio permetterà alle società interessate di richiedere, con una sola sessione, i permessi per più AdSP o porti, e di ottenere, così, un solo titolo di accesso virtualizzato valido in

tutti i nodi prescelti dal trasportatore. La verifica on-line ed in tempo reale del titolo, sia per l'autista sia per il veicolo, avverrà tramite un'apposita applicazione sviluppata dal MIT. " I due documenti consuntivi di attività e bilancio approvati dal Comitato di Gestione confermano l'ottimo stato di salute del nostro Sistema Portuale - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - . Il 2024 ha rappresentato un anno di crescita consolidata dei traffici per tutti i porti di competenza e l'avvio di un'intensa stagione di potenziamento delle infrastrutture portuali. Una premessa per una ulteriore crescita economica per l'Ente che garantirà una navigazione sicura, con un valido equipaggio a bordo, per tutto il prossimo quadriennio".

Traffico merci e passeggeri in aumento nei porti sardi, boom di crocieristi (+57%) nel 2024

Approvato il bilancio annuale dell'Autorità di sistema portuale

Genova - Cresce il traffico nei porti dell'Isola. Nel 2024 circa 41 milioni e 700mila tonnellate di merce (pari all'1,7% in più rispetto al '23); oltre 6,5 milioni di passeggeri (+5,2%) e poco più di 684mila crocieristi in transito (+57%). Aumenta la movimentazione di contenitori al Porto canale di Cagliari (+77,7%). Incremento anche per Grendi e Grimaldi (+18%). Sono alcuni dei dati emersi nel bilancio consuntivo e nella relazione annuale approvati oggi insieme ad altri sette punti all'ordine del giorno dal Comitato di gestione dell'Adsp Mare di Sardegna. Il bilancio registra un incremento di circa 2 milioni di euro di entrate correnti rispetto al 2023 (+2,65%) e si attesta, quindi, ad oltre 71 milioni e 200mila euro. In crescita anche le uscite, che salgono del 21,5% rispetto al 2023, pari a poco più di 39 milioni e 300mila euro. Al 31 dicembre 2024, l'Adsp chiude con un avanzo di amministrazione di circa 348 milioni, oltre 325 vincolati per il pagamento di opere già in corso. L'avanzo amministrativo disponibile ammonta a circa 23 milioni di euro, il più basso finora registrato. Per quanto riguarda infrastrutture e manutenzione la spesa supera i 130 milioni di euro (il 67 per cento dell'impegnato complessivo di 194 milioni). Tra le opere strategiche, la realizzazione del nuovo terminal ro-ro a Cagliari (per il quale sono stati liquidati circa 97 milioni di euro) e l'avvio dell'elettrificazione delle banchine dei porti di sistema, con la consegna del primo cantiere nel mese di dicembre. Relativamente al demanio ci sono 380 concessioni per una riscossione annuale che supera i 12 milioni e 600mila euro di canoni. Altro punto sottoposto al Comitato di gestione riguarda il parere preliminare sulla manifestazione d'interesse della Nuova Icom per la concessione demaniale marittima di una porzione di banchina, specchio acqueo e relativo spazio retrostante del Porto canale da adibire alla movimentazione di componentistica e semilavorati prodotti nel vicino stabilimento. "Il 2024 ha rappresentato un anno di crescita consolidata dei traffici per tutti i porti di competenza e l'avvio di un'intensa stagione di potenziamento delle infrastrutture portuali - commenta il presidente dell'Adsp, Massimo Deiana -. Una premessa per un'ulteriore crescita economica che garantirà una navigazione sicura, con un valido equipaggio a bordo, per tutto il prossimo quadriennio". In arrivo anche un progetto pilota per il rilascio unificato dei permessi di accesso in porto per gli autotrasportatori.

Tensione a Cagliari sull'istanza terminalistica di Nuova Icom

Porti Uiltrasporti contesta l'avvio della pratica da parte dell'Adsp, temendo possa inficiare l'espansione di Mito sull'ex Cict. Ma Deiana tira dritto

di Andrea Moizo E' stato movimentato l'ultimo Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar di Sardegna, che in agenda aveva la trattazione della pratica istruita dall'ente in risposta a un'istanza di concessione presentata da Nuova Icam a Cagliari. La società di carpenteria industriale, insediatasi da qualche tempo nelle aree retroportuali del porto canale, ha cementato i propri rapporti di fornitura con Saipem e, in vista di una lunga serie di commesse, ha deciso di consolidare l'impiego dei moli cagliaritani - oggi disciplinato caso per caso, stante la destinazione esclusivamente containeristica dei 1.600 metri di banchina dell'ex Cict, e con affidamento a terzi - presentando qualche mese fa domanda di autorizzazione ad operare come impresa portuale ex art. 16 e poi istanza di concessione ex art.18 per 250 metri di banchina e 9 anni di durata. "Abbiamo risposto - ha spiegato il presidente dell'Adsp Massimo Deiana, in scadenza a luglio - che processeremo l'istanza solo dopo che il Consiglio superiore dei lavori pubblici si sarà espresso sull'Atf (adeguamento tecnico funzionale) appena presentatogli". Un approccio che però non è piaciuto a Uiltrasporti, unico soggetto ad esprimersi negativamente in seno all'Organismo di partenariato espressosi sulla materia. "Ci sembra un colpo di coda non opportuno, poiché le banchine sarebbero destinate ad attività non portuali che possono essere esercitate in altre aree, senza alcuna connotazione di interesse pubblico. Tutto ciò rappresenta un rischio inaccettabile per il futuro del porto, tanto più se consideriamo che gli attuali spazi dati in concessione per il traffico container sono ormai saturi e ci sono incoraggianti segnali di ulteriore incremento" si legge in una nota del sindacato. Il riferimento, esplicitato dal segretario regionale Giovanni Maria Cuccu, è all'espansione dell'attività prospettata dalla Mito del gruppo Grendi, che ha già chiesto all'Adsp di allungare a 20 anni ed estendere da 620 a 750 metri la banchina ex Cict in concessione. Non è peraltro l'unico rilievo di Uilt, che ha segnalato anche come Nuova Icom "è già venuta meno agli obblighi che le hanno consentito di ottenere l'art 16 non più di un mese fa, riducendo l'organico e trasferendo ad altre aziende il personale indicato nell'organico dell'art. 16". "Con 1.600 metri di banchina, affidata solo per 750 - a Mito abbiamo già riconosciuto l'anticipata occupazione in attesa di concludere l'istruttoria sulla concessione - non faremmo il nostro mestiere se non ci attivassimo per sfruttare adeguatamente la parte che oggi utilizziamo solo saltuariamente e con provvedimenti ad hoc. L'Atf, quindi, lo avvieremmo comunque. Sia perché non esiste all'orizzonte la prospettiva di un'istanza unitaria per il compendio volta a riutilizzarlo tutto per il transhipment come faceva Cict. Sia perché quando anche ciò avvenisse, la legge mi consentirebbe, anzi mi obbligherebbe comunque, qualora ciò fosse di interesse pubblico maggiore, ad accogliere una simile domanda" ha replicato Deiana. Che ha fornito precisazioni pure sul fronte lavoristico: "Malgrado non fosse condizione necessaria, Nuova Icom, quando ha chiesto l'autorizzazione ex 16, ha acconsentito alla richiesta sindacale di applicare il Ccnl porti in luogo di quello metalmeccanici al personale impiegato in operazioni portuali. Dopodiché tale società è inattiva e lo resterà sino a quando non ci sarà l'eventuale assentimento della concessione. Solo allora si potrà verificare il rispetto degli impegni occupazionali".

sardiniapost

Porto Canale, ipotesi cambio di destinazione d'uso. La Uil: "Rischio inaccettabile"

"Un rischio inaccettabile per il futuro del porto". Così viene definita dal segretario generale Uil Trasporti Sardegna Valerio Mereu e del segretario regionale Giovanni Maria Cuccu l'ipotesi di un cambio di destinazione d'uso del Porto Canale di Cagliari. In una nota i sindacalisti analizzano la situazione. "La Uil Trasporti Sardegna esprime forte preoccupazione per la nefasta ipotesi che circola in questi giorni e che sarà portata al tavolo di Partenariato e del Comitato di Gestione, relativamente alla modifica della destinazione d'uso della banchina del porto canale di Cagliari - scrivono in una nota -, soprattutto in questa fase di imminente scadenza del mandato del presidente Massimo Deiana e con l'orizzonte della nuova riforma dei porti che si fa sempre più concreta. Tanto meno è opportuno compiere un passo del genere a fine mandato e con il nuovo presidente ormai in arrivo". E aggiungono: "La futura pianificazione del porto sia lasciata al prossimo presidente - precisano - . Ci sembra un colpo di coda non opportuno, poiché le banchine sarebbero destinate ad attività non portuali che possono essere esercitate in altre aree, senza alcuna connotazione di interesse pubblico. Tutto ciò rappresenta un rischio inaccettabile per il futuro del porto , tanto più se consideriamo che gli attuali spazi dati in concessione per il traffico container sono ormai saturi e ci sono incoraggianti segnali di ulteriore incremento. Utilizzare le banchine per usi diversi significherebbe impedire ulteriormente il ritorno dei traffici containerizzati e vanificherebbe le possibilità di reinserimento in ambito lavorativo del personale Kalport, che hanno potuto beneficiare della proroga scaturita dall'ultima Legge di Bilancio dello Stato". Secondo i sindacalisti "sarebbe grave compiere passi in avanti non condivisi con la Comunità Portuale, con la Città, col Cacip proprietario delle gru, e con la politica, anche in virtù dell'incontro regionale del 6 maggio con gli assessorati all'Industria, Trasporti e Lavoro, propedeutici all'incontro con la presidente della Regione Todde, prima di assumere decisioni che certamente comprometterebbero in modo definitivo il rilancio delle attività commerciali legate al Transhipment - si legge -. Le potenzialità ci sono ancora e i cambiamenti geopolitici in corso nello scacchiere internazionale offrono ampi margini in questo senso. Inoltre, richiediamo con forza che si proceda a una scrupolosa verifica di tutta la documentazione amministrativa relativa a questa potenziale operazione, così come è già avvenuto per precedenti istanze. Segnaliamo che la Società a cui si vorrebbe affidare una parte della banchina è già venuta meno agli obblighi che le hanno consentito di ottenere l'art. 16 non più di un mese fa, riducendo l'organico e trasferendo ad altre aziende il personale indicato nell'organico dell'art. 16". per la Uil "è fondamentale garantire la massima trasparenza e il pieno rispetto delle procedure e la concorrenza leale con le altre imprese portuali presenti". I sindacalisti chiedono "che il ministero dei Trasporti con il ministro Salvini o con il vice Rixi, e la Presidente Todde intervengano rispetto a un asset strategico che tenga in massima considerazione il ruolo fondamentale del porto canale nell'ambito del Transhipment e per l'economia del Mare della Sardegna".

La Nuova Sardegna 30 04 25

Fiera nautica 2025. A Porto Rotondo la rassegna record

In banchina 200 imbarcazioni e 160 espositori Fino al 4 maggio sono attese 20 mila persone

Speciale Nautica

Fiera nautica 2025
A Porto Rotondo
la rassegna record

In banchina 200 imbarcazioni e 160 espositori
Fino al 4 maggio sono attese 20 mila persone

L'inaugurazione questa mattina con la Regione il Comune di Olbia e il Consorzio Gallura

Torna a masticare e sorridere grazie ai Denti fissi*

CENTRI ODONTOIATRICI MASSAIU

Chiama la sede più vicina per prenotare la tua consulenza personalizzata.

SASSARI 079 275625
NUORO 0784 1908041

Super yacht, talk tematici, assessori regionali, imprenditori, i più importanti player sul mercato e le eccellenze dell'enogastronomia del territorio, inserite all'interno della cornice del marketing territoriale. La Fiera nautica della Sardegna taglia il nastro di una nuova edizione, che registra già numeri da record. Dal 30 aprile al 4 maggio la Marina di Porto Rotondo ospita un appuntamento che negli anni si è consolidato come un classico del settore, che giunge alla quarta edizione e la festeggia con numeri e temi di alto livello che la proiettano tra le più importanti manifestazioni a livello nazionale. I numeri I temi portanti di questa edizione ruoteranno intorno al Re mida della nautica e del diportismo internazionale, quei super yacht nel cui segmento si riflette l'eccellenza della Sardegna e le potenzialità della blue economy sul territorio eletto: la Gallura. Sbarcano alla Fiera nautica le imbarcazioni sopra i 20 metri, l'industria applicata al settore del diportismo di alto rango e l'internazionalizzazione. Un appuntamento che tocca anche il record di presenze, con 200 imbarcazioni e quasi 160 espositori, e che punta a superare i 20 mila visitatori, dopo il boom di 18 mila presenze dello scorso anno. Le potenzialità del settore, l'obiettivo di sfondare sui mercati internazionali, con talk su innovazione e formazione lungo i cinque giorni dell'evento, costituiranno il format consolidato che si poggia su tre pilastri fondamentali: promuovere l'industria nautica dell'isola, dando un'occasione di visibilità alle aziende del territorio in un contesto capace di attrarre pubblico nazionale e internazionale; comunicare l'attrattività turistica della Sardegna e organizzare talk tematici con professionisti, aziende e rappresentanti istituzionali su temi di interesse generale e specifico nell'ambito della nautica e del turismo. L'innovazione La fiera si svilupperà così intorno alla nautica, ai talk con i temi più cari al settore industriale, la formazione con le università e le opportunità di sviluppo e internazionalizzazione del comparto, oltre alla promozione dell'isola attraverso il programma di marketing territoriale. Nell'area denominata Techno-green, poi, i visitatori entreranno in contatto con le nuove start-up tecnologiche dedicate alla salvaguardia dell'ecosistema marino. Università e centri di ricerca offriranno al pubblico dimostrazioni di sistemi propulsivi, materiali ecosostenibili e innovazioni dedicate alla tutela ambientale. Gli investimenti Un evento che arriva in un momento storicamente proficuo per il settore, anche in relazione al grande lavoro svolto dall'Autorità portuale della Sardegna, con ingenti investimenti. L'elenco è lungo. L'elettrificazione delle banchine in corso di realizzazione per 70 milioni di euro; il terminal Ro-Ro di Cagliari per 340 milioni; la strada di accesso tra terminal rinfuse e Ro-Ro per 10 milioni, solo per partire dal capoluogo. A completare la trasformazione del Porto Canale cagliaritano in un hub strategico per la cantieristica nautica e il traffico merci, ci sarà anche il terminal rinfuse (19 milioni di euro) e il polo della cantieristica, completato circa un anno e mezzo fa. Nel nord Sardegna, lo scalo di Porto Torres è oggetto di ingenti investimenti, tra cui la costruzione dell'Antemurale di Ponente (45 milioni di euro) e il secondo lotto della Darsena servizi (25 milioni), destinata all'ormeggio della flotta pescherecci e alla gestione dei servizi nautici. A breve sarà completato anche il Centro servizi portuale, che ospiterà gli uffici dell'Autorità portuale e il mercato ittico, con quest'ultimo che ha visto un investimento di 5 milioni. Grande attenzione merita il dragaggio del porto di Olbia, un progetto impantanato nelle pastoie burocratiche, arrivato a costare, con prezzi lievitati, oltre i 90 milioni di euro, che attualmente si trova in fase di istruttoria tecnica da parte del ministero dell'Ambiente per la Valutazione di impatto ambientale. L'opera prevede il dragaggio dei fondali e la realizzazione di una vasca di colmata, oltre all'allungamento del Molo 9 per creare una banchina da 320 metri di lunghezza dedicata alle navi da crociera. Investimenti di rilievo sono previsti anche negli altri scali minori dell'isola, a partire dalla realizzazione del Centro servizi polifunzionale di Oristano-

Santa Giusta (7,6 milioni di euro), con altri interventi su banchine e piazzali per circa 7 milioni di euro, la linea doganale e la videosorveglianza. Poi gli interventi di dragaggio nella banchina di Portovesme e ancora la costruzione di un edificio polifunzionale nel porto di Arbatax, destinato a uffici e terminal passeggeri. Per tornare alla Gallura non vanno dimenticati l'allungamento e il raddoppio della banchina commerciale nel porto di Santa Teresa, mentre a Golfo Aranci sono in corso interventi che dovrebbero rendere più sicuro l'accosto anche di due navi contemporaneamente, una risposta decisa alla domanda del territorio al traffico delle imbarcazioni da diporto di alto livello. «Complessivamente lasciamo un sistema creato dal nulla, noi lo abbiamo costruito nel corso del primo mandato: un sistema organizzato, efficace ed efficiente che ha messo a terra nel corso della sua esistenza, dal 2017 a oggi, una cifra vicina al miliardo di euro di lavori - ha spiegato recentemente Massimo Deiana, presidente dell'Authority, sulle pagine de La Nuova Sardegna - solo ora ci sono investimenti per oltre 680 milioni. Un grande sforzo in parte gravato dagli oneri del Pnrr, che ci ha obbligato a correre e fare delle operazioni entro termini stringenti». La Regione Un lavoro nel quale svolge un ruolo anche la Regione, sensibile nei confronti di un territorio fertile in questo segmento economico. "Siamo in un territorio, la Gallura, che rappresenta il polo principale della nautica in Sardegna - ha sottolineato Giuseppe Meloni, vicepresidente della Regione, durante la presentazione dell'evento allo Yacht club di Porto Rotondo -. Non parliamo più solo di cantieristica ma di formazione di intelligenze e professionalità, come dimostra il corso di laurea in Ingegneria navale attivato a Olbia con l'università di Cagliari. Siamo pronti ad accettare la sfida della ricerca e dell'innovazione e creiamo i presupposti perché le imprese possano investire, con finanziamenti da 3 a 25 milioni che grande interesse stanno riscuotendo nel settore, per una prima dotazione da 81 milioni di euro». Così la chiave del futuro per il settore è investire e puntare sui mercati esteri, con l'internazionalizzazione della nautica affidata al coordinamento dell'assessorato regionale all'Industria. Si partirà a fine giugno con l'Expo ad Osaka, dove sarà presente il marchio della Sardegna. «Il tema della nautica parte dalla promozione delle imprese nel mondo, il settore ha possibilità di sviluppo non appesantite dalle criticità del nostro sistema di produzione, come il costo dell'energia - ha spiegato l'assessore all'Industria, Emanuele Cani -. Ha opportunità migliori di sviluppo, mettendo insieme più competenze. Per raggiungere i nostri obiettivi dobbiamo rafforzare le infrastrutture e valorizzare i consorzi industriali». La scommessa di Olbia La rassegna della nautica, arrivata alla quarta edizione, la terza a Porto Rotondo, dopo il primo anno alla Marina di Olbia, rappresenta un'opportunità di visibilità anche per il Comune di Olbia, che sta sviluppando, in raccordo con l'Autorità portuale, progetti strategici sul fronte di nuovi approdi turistici per super yacht. «Con la Regione stiamo lavorando bene e in sinergia sulle cose da fare, la quarta edizione della Fiera nautica dimostra la crescita di questa manifestazione in un porto molto bello, che valorizza il nostro territorio - ha confermato Settimo Nizzi, sindaco di Olbia - a dimostrazione di come quando si lavora con attenzione e competenza su infrastrutture e servizi si raggiungono grandi risultati». Il Cipnes Gallura Livio Fideli, presidente del Cipnes Gallura, ha rimarcato l'obiettivo di «far diventare l'evento sempre più internazionale, puntando su barche di grandi dimensioni e un segmento economico dall'impatto positivo sul nostro distretto, tutta la Gallura e la Sardegna». Nel solo distretto del Cipnes Gallura ci sono ben 90 aziende legate alla nautica e alla logistica per aziende nautiche. «Il 50 per cento del fatturato dell'industria nautica viene investito sui mercati esteri e la chiave di lettura sulla crescita del comparto passa proprio per la valorizzazione dei mercati internazionali, con la fondamentale promozione delle nostre aziende - ha spiegato Aldo Carta, direttore del Cipnes -. Da parte nostra abbiamo attivato una convenzione per l'attrazione di investimenti e talenti nel cluster della nautica, per creare una piattaforma e vetrina digitale per promuovere nei mercati internazionali le iniziative di innovazione, formazione e sviluppo della nautica". (g.d.m.)

La Nuova Sardegna 30 04 25

Saranno cinque giorni di dibattiti, spettacoli ed enogastronomia

L' inaugurazione della Fiera nautica 2025, sarà oggi, 30 aprile, alle 11 nell'area talk ed eventi sulla banchina della Marina di Porto Rotondo. Presenti, tra gli altri, l'assessore regionale all'Industria, Emanuele Cani, il presidente della commissione Trasporti della Camera Salvatore Deidda, il sindaco di Olbia Settimo Nizzi. Da lì in avanti, da mercoledì fino a domenica 4 maggio, il programma vede un appuntamento fisso, alle 12,30 con la rubrica Insula Sardinia quality world e "Le eccellenze produttive della Sardegna": al centro del programma le food experiences e i racconti degli chef e le wine experiences, con i distretti produttivi della Sardegna. Ogni sera, dalle 18,30, gli eventi di animazione artistica e culturale, con moda, arte, cultura e tradizioni popolari. Poi spazio ogni giorno ai talk show: il 30 aprile si parlerà di soccorso sanitario in mare, con l'assessore regionale alla Sanità, Armando Bartolazzi (16,30); il primo maggio di "Techno green" - Yachts l'innovazione tecnologica per la tutela dell'ecosistema marino, con il direttore della Nuova Sardegna, Giacomo Bedeschi e Paolo Bertetti, chief innovation officer di Sanlorenzo (alle 10) e "Industria e ambiente: esigenze e soluzioni per la tutela ecologica del mare", talk moderato dallo stesso Bedeschi (alle 12); nel pomeriggio "Nautica e marketing territoriale delle eccellenze agroalimentari" (alle 15,30) e "Sport: benessere, giovani e sviluppo tecnologico" (alle 17). Il 2 maggio si parte alle 11 con il report sull'industria nautica curato da Sole 24Ore e Cipnes Gallura, alla presenza di Cani e del presidente dell'Autorità portuale Massimo Deiana; mentre nel pomeriggio si svolgeranno "Nautica e formazione" con l'assessora regionale al Lavoro, Desirè Manca (alle 15,30) e "Sviluppo tecnologico dell'economia nautica nazionale e regionale", con il presidente di Confindustria e Unioncamere Sardegna, Maurizio De Pascale (alle 17). Il 3 maggio due talk in collaborazione con Forbes: il primo alle 11 su "Strategie delle università per l'industria nautica e aeronautica" e alle 16 "Ecosistema digitale, ricerca-innovation center per il cluster nautico", alla presenza dei rettori delle università di Cagliari e Sassari, Francesco Mola e Gavino Mariotti. Infine, il 4 maggio alle 11 il talk "Geografi, il mare unisce ciò che la terra divide" e alle 16 quello su "Portualità in Sardegna, potenzialità del diporto nautico", con l'assessore regionale al Turismo, Franco Cuccureddu. La Fiera nautica è anche il battesimo della stagione turistica per Porto Rotondo. In tutte le banchine ristoranti, bar e attività ricettive accoglieranno i visitatori, insieme alle isole enogastronomiche del Villaggio Sardegna di Insula. Dal punto di vista logistico e dei trasporti, l'Aspo attiverà due servizi navetta per facilitare l'accesso e la mobilità a Porto Rotondo: una navetta interna a Porto Rotondo, attiva tutti i giorni dalle 10 alle 19,30 con frequenza ogni 30 minuti, con il capolinea in via Monte Ladu (fronte bivio per Marinella) e fermate nella rotonda Rudalza, parcheggio di scambio, caserma dei carabinieri, Ira Beach, campi da tennis, parcheggio T-Beach, incrocio con via della Cicala, e ritorno. Una seconda navetta Olbia-Porto Rotondo, con prima corsa alle 9,50 da via Vico (Olbia) e ultima corsa alle 18,50 da piazza Pietro Barilla (Porto Rotondo). La frequenza ogni ora e 40 minuti. (g.d.m.).

La Nuova Sardegna 30 04 25

La cantieristica. 1600 imprese attive un terzo in Gallura

In vetrina prestigiosi marchi internazionali: Novamarine, Sno Yachts, Valdettaro group

Speciale Nautica

La cantieristica
1600 imprese attive un terzo in Gallura

In vetrina prestigiosi marchi internazionali: Novamarine, Sno Yachts, Valdettaro group

Grandi investimenti nel distretto di Olbia e nel Porto Canale diventa Cagliari Servono nuove aree

Dedicato alle Mamme 93€ · Week-end di Maggio 129€ · Estermo... Relax 95€ · Amore e Benessere 128€ · Lungo Week-end 228€ · Maggio... romantico 107€
Sardegna
www.termesardegna.it - tel. 0783 605016

La cantieristica rappresenta una delle chiavi di successo della nautica in Sardegna, con grandi margini di crescita. Il settore è uno dei più importanti per l'economia regionale. Ha subito i forti contraccolpi dalla pandemia, ma nel 2021 ha registrato una ripresa più forte della media italiana, stimata tra il 10 e il 40% rispetto ai due anni precedenti. E le aziende hanno fatto investimenti sia nelle nuove tecnologie che nel personale e hanno avviato politiche per l'ecosostenibilità, ritenuta la chiave strategica per il futuro. Le imprese La cantieristica nautica raccoglie oltre 1.600 imprese, delle quali 587 sono localizzate in Gallura, che conferma la sua centralità nel contesto regionale. In linea con la tradizione imprenditoriale italiana, il settore è dominato da imprese individuali, che rappresentano il 46% dell'intero cluster. La ridotta dimensione emerge anche dall'osservazione dell'aspetto occupazionale. Le aziende osservate, infatti, impiegano una media di sei addetti. Nelle prime 20 imprese per dimensione operano il 53% degli addetti rilevati nella filiera. Il distretto di Olbia La centralità di Olbia e della Gallura nel sistema della cantieristica navale in Sardegna è nei fatti e nei numeri. Tra il 2023 e il 2024 sono state oltre 20 le nuove attività del comparto nautico che si sono insediate, o hanno ampliato i loro stabilimenti, con nuovi investimenti, nel distretto produttivo del Cipnes Gallura a Cala Saccaia. Quel distretto della nautica che consolida la fama di Olbia a livello nazionale e internazionale. Le aziende del settore nautico insediate nel distretto diventano così oltre 90, rappresentando più del 14% del totale aggiornato a dicembre 2024. La cantieristica e la nautica da diporto registrano, infatti, il 12% degli occupati del distretto produttivo di Olbia, che si conferma polo vitale per il settore nautico non solo in Sardegna, ma nell'intero contesto mediterraneo, ospitando veri e propri incubatori di indotto economico legato alla sola presenza della nave, tra servizi, carburante, logistica, oltre tutto l'enorme settore del "wine&food" e altro. Nuove aree Gli investimenti hanno pure beneficiato del via libera, concesso dalla direzione generale dell'assessorato regionale all'Urbanistica ed Enti locali, alla variante al Piano regolatore consortile del Cipnes Gallura, che ha deciso di destinare oltre 80 ettari sul mare del distretto produttivo consortile di Olbia in via esclusiva alle imprese della cantieristica e della nautica. Da Punta Is Taulas sino a Cala Saccaia, tutti i futuri investimenti, quindi, dal riuso di capannoni dismessi alla riconversione produttiva di capannoni in funzione, fino alla costruzione su aree libere, saranno concentrati su un settore che è già il più importante del distretto. Anche se le aree non bastano e il Cipnes e la Regione hanno comunicato la ricerca di aree sul mare, sempre più rare e pregiate, disponibili per nuove iniziative e investimenti nel settore della cantieristica. I grandi marchi Un ruolo di primo piano tra i player nazionali e internazionali, con sede ha Olbia, ce l'ha ovviamente la Novamarine, marchio del gruppo Sno Yachts dei fratelli Pirro. La società quotata in Borsa si prepara a investire 13,5 milioni di euro per allargare le sue aree di produzione sui terreni di proprietà nella zona ex Palmera di Su Arrasolu. Si partirà con la costruzione di due capannoni, uno da 5mila e un altro da 4mila metri quadrati: il primo, che sarà pronto entro quest'anno, diventerà un sito produttivo dedicato alla vetroresina; il secondo, programmato nel 2026, sarà dedicato alla produzione delle imbarcazioni professionali, quelle per cui Novamarine ha contratti di fornitura con Guardia costiera, Corpi speciali, trasporto truppe e pattugliamento. Gli spazi utilizzati fanno parte dei terreni sul mare acquistati da Sno Yachts, a partire dal 1996, prima a Cala Saccaia e poi a Su Arrasolu: complessivamente circa 50mila metri quadrati. Dei 13,5 milioni d'investimento previsti, come confermato da Pirro, il 50% sarà impegnato per le nuove unità produttive e il restante 50% per la realizzazione di nuovi prodotti da immettere sul

mercato nei prossimi tre anni, sia nella gamma professionale che in quella pleasure. Questa espansione dell'azienda porterà anche nuovi addetti. Oggi Novamarine conta circa 150 dipendenti diretti e l'azienda è molto attiva nella ricerca di risorse professionali. Si punta all'ingresso di nuove figure professionali tra le 20 e le 30 unità. Il Porto Canale Se Olbia e la Gallura volano, Cagliari non sta certo a guardare. Il distretto della cantieristica nautica del Porto Canale, infatti, si prepara ad ospitare gli insediamenti produttivi, dopo la pubblicazione dell'avviso di consultazione preliminare del mercato finalizzato alla valutazione di manifestazioni d'interesse da parte degli operatori del settore per il rilascio delle concessioni demaniali marittime nel compendio (174mila metri quadri di aree scoperte con relative banchine e diviso in 13 lotti) è stato raggruppato in tre categorie: la prima destinata a insediamenti dedicati a costruzione, refitting, riparazione e manutenzione di navi da diporto e sportive superiori a 50 metri di lunghezza; poi quella per le stesse operazioni per barche meno grandi e, infine, gli insediamenti destinati a riparazione motori, installazione impianti elettrici ed elettronici, fabbricazione e riparazione di articoli in materiale tessile, articoli metallici, minuteria, strumenti per la navigazione e apparecchiature per l'illuminazione. Senza dimenticare il grande investimento della famiglia Molinas, gallurese doc, sempre a Cagliari, con un maxi progetto da 30 milioni di euro, con attività ricettive e base per mega yacht nel porto di via Roma. I cantieri Un altro big della nautica a livello mondiale che ha fatto il suo ingresso nel distretto di Olbia negli ultimi anni è stato Valdettaro group, con il suo cantiere di Cala Saccaia, recentemente nominato nuovo service center autorizzato da Marine group-Princess yachts Italia, che rappresenta in esclusiva il cantiere inglese in Italia. Con la partnership con Valdettaro group punta sui suoi servizi di assistenza e post-vendita, come la manutenzione ordinaria e straordinaria e il refit. Il cantiere navale britannico Princess yachts è uno dei più prestigiosi nel panorama europeo, recentemente acquisito dal fondo d'investimento americano Kps capital partners. Kps era subentrato a un altro fondo di investimento, L Catterton, alla guida dello specialista britannico di yacht di fascia alta. I nuovi proprietari hanno definito le loro ambizioni per il marchio britannico, fondato nel 1965 e rinomato nel settore della nautica. L'azienda impiega attualmente 3.200 persone in cinque siti a Plymouth, nell'Inghilterra meridionale. Quella di Princess yachts è una nuova acquisizione a livello internazionale per un'azienda del distretto nautico di Olbia dopo l'annuncio, di pochi anni fa, dell'avvio dello Sno marine center, che il gruppo Sno sta facendo sorgere a Su Arrasolu, sulle sponde del golfo, con l'acquisizione della partnership con la Magnum marine, che prevede l'allestimento degli scafi da loro prodotti negli Usa e la successiva distribuzione in tutta Europa. Anche in quel caso a fare la differenza, con i cantieri di Cala Saccaia al centro delle attenzioni di player internazionali, è la capacità di accogliere i mega yacht, una tipologia di giganti del mare - imbarcazioni che vanno dai 75 metri fino ai 120 e oltre - con altissima capacità di spesa, che finora vengono accolti in pochissime strutture nel Mediterraneo. Valdettaro group, una delle aziende leader nel settore, aveva inaugurato il nuovo cantiere nel luglio 2023, con un progetto ambizioso che ha richiesto un investimento di oltre 10 milioni di euro. Nell'ultimo anno poi il distretto della nautica di Olbia ha accolto cinque nuovi progetti che si concentreranno sulla costruzione di gommoni, il refit, l'assistenza ai superyacht, ma anche sull'assistenza ai motori marini e il recupero delle imbarcazioni in avaria. In due casi ci sarà anche la creazione di una academy per la formazione del personale. Complessivamente, i piani di investimento prevedono una spesa di quasi 20 milioni di euro, con decine di posti di lavoro attivati. A Cala Saccaia L'azienda Maxitender srl (del gruppo Sacs Tecnorib), specializzata nella costruzione di maxi rib di lusso e licenziataria dei marchi Pirelli e PZero for Speedboats, ha avviato un progetto a Cala Saccaia, che prevede la riconversione di un capannone. L'investimento, situato in area Zes, copre 1,6 ettari con 4000 metri quadri di strutture destinate alla produzione di imbarcazioni pneumatiche fino a 24 metri e all'apertura di un'academy per la formazione di tecnici specializzati nella nautica. I dipendenti saranno 15. Il progetto ha un valore complessivo di 12 milioni di euro. Situata a Cala Cocciani, Elicapital ha avviato la costruzione di un cantiere dedicato al refit nautico, riconvertendo un vecchio capannone, che copre 7000 metri quadri, sarà dedicato interamente alle attività di refitting e repair di imbarcazioni fino a 40 metri, con un investimento di 2,2 milioni di euro. La società Costruzioni marittime ed edili Fundoni & Mela srl, attiva dal 1987 e specializzata nel campo dei lavori marittimi, e ha due focus: l'attività di costruzioni civili e il recupero marittimo. Situata a Cala Saccaia, il

progetto prevede un capannone di 1000 metri quadri, con un investimento di un milione di euro. La società Mp service srl, attiva dal 2002 e con 10 dipendenti, ha avviato un progetto per la costruzione di un capannone destinato alla riparazione e manutenzione di motori marini e imbarcazioni da diporto. Il progetto è a Cala Saccaia, con una struttura che coprirà mille metri quadri e un investimento di 820 mila euro. Nautica assistance, infine, è una società specializzata nell'assistenza ai superyacht in Costa Smeralda e a livello internazionale, ha deciso di espandere la sede centrale di Olbia, con la riconversione di un capannone di 2 mila metri quadri e un investimento pari a 3,8 milioni di euro, per la creazione di una struttura per il supporto alla nautica e la vendita di ricambi e accessori. Grandi prospettive di crescita e un potenziale straordinario per l'indotto sull'intero territorio. Grandi opportunità che la sinergia tra Cipnes Gallura, Regione, Comune di Olbia, Confindustria nautica e le università, per l'aspetto formativo e di sviluppo, punta a rendere strategiche per consolidarsi come il motore di crescita, sviluppo e ricchezza della Gallura e dell'intera Sardegna.