

RASSEGNA STAMPA 28 GIUGNO 2012

Fonte:



Aiuti ai traghetti, Francia nel mirino

Genova - Finisce a Bruxelles la guerra dei traghetti tra Corsica Ferries e Sncm-Cmn riguardante i collegamenti tra Marsiglia e la Corsica. L'Antitrust ha deciso di aprire un'indagine approfondita sul sistema di sovvenzioni per il 2007-2013 e che vale circa 100 milioni di euro l'anno a favore del tandem Sncm-Cmn. Secondo la compagnia del corso Pascal Lota è una palese violazione del libero mercato e c'è già una sentenza della Corte d'Appello di Marsiglia che, ribaltando quanto deciso dal Tar, ha accolto i rilievi. Ora si muove l'Antitrust europeo chiedendo alle autorità francesi di dimostrare che vi sia realmente la necessità di sovvenzionare dei servizi che forse potrebbero invece essere garantiti dal mercato. Altresì, scrivono gli uffici della Commissione Ue, va dimostrato che Sncm e Cmn non abbiano ricevuto più soldi del dovuto e che la determinazione dell'ammontare delle sovvenzioni sia stata fatta in maniera trasparente. Mentre l'Italia sta portando finalmente a termine la privatizzazione di Tirrenia, diventa così la Francia la "pecora nera" d'Europa sul tema delle liberalizzazioni nel trasporto passeggeri via mare. Sncm è stata privatizzata negli anni scorsi ma tuttora la compagnia fa capo a Veolia, il cui primo azionista è la Cassa depositi e prestiti francese con il 9,2%. Ora Veolia vuole cedere il suo ramo trasporti (Transdev) e in pole per l'acquisto c'è la stessa Cassa depositi e prestiti che avrebbe la maggioranza assoluta, anche se non è chiaro se Sncm farebbe parte del pacchetto. Nel 2007, quando fu fatta la gara per le sovvenzioni, Cmn era di fatto una controllata di Sncm. Su quella gara per gli aiuti a sostegno della continuità territoriale tra la Francia continentale e la Corsica sin da subito si concentrarono le critiche di Corsica Ferries, che parlò di bando fatto su misura per l'ex compagnia pubblica. Nel mirino di Pascal Lota finirono in particolare due norme: quella che garantisce oltre 30 milioni di euro per i collegamenti estivi, quando l'alto numero di passeggeri permette comunque di "coprire" la tratta a prezzi di mercato, e la cosiddetta "clausola di salvaguardia". La clausola di salvaguardia prevede che se il fatturato realizzato da Sncm e Cmn è minore delle previsioni, allora l'ammontare delle sovvenzioni può essere rivisto al rialzo. A questi due punti fa riferimento la Commissione Ue quando si chiede se gli aiuti fossero realmente necessari e se il loro ammontare è stato determinato in maniera trasparente. L'onere della prova è, ora, a carico dello Stato francese.

Ma la partita che vede contrapposti Sncm-Cmn a Corsica Ferries è ben più ampia e lambisce anche l'Italia: in Parlamento, infatti, c'è un disegno di legge della sinistra che punta a imporre la bandiera francese a tutte le compagnie che collegano la Francia continentale a Marsiglia. Corsica Ferries infatti batte bandiera italiana e imbarca (anche) marittimi italiani. Si tratta, secondo il sindacato Cgt, di concorrenza sleale attraverso il dumping sul lavoro e per questo, lo scorso maggio, è andata in scena sulle banchine di Marsiglia un pesante sciopero con blocco dei traghetti di Sncm e Cmn per una settimana.

Ma lo sciopero è stata solo l'ultima spia del momento di difficoltà di Sncm. Secondo gli ultimi dati, sommando i collegamenti italiani e quelli francesi, Corsica Ferries ha una quota del 67% contro il 23% di Sncm.

E se sul fronte del Mediterraneo le cose non vanno bene, altrettanto critica per lo Stato francese è la situazione sulla Manica dove la vecchia SeaFrance è stato di fatto "salvata" da Eurotunnel, con una manovra che ha molto innervosito lo shipping britannico e P&O in particolare, la compagnia di bandiera inglese che ha accusato i francesi di concorrenza sleale.

SAMUELE CAFASSO

Due nuove bulk carrier per d'Amico Navigazione

Roma - La d'Amico Società di Navigazione espande ulteriormente la propria flotta con il varo in Corea del Sud di due nuove bulk carrier open hatch del valore di circa 55 milioni di dollari, consegnate da uno dei maggiori costruttori mondiali, la coreana Hyundai Mipo Dockyard. Lo si legge in una nota. Le due navi, di 37.000 dwt, sono la Cielo di Vaiano che sarà consegnata il 6 luglio e la Cielo di Capalbio in consegna a fine agosto. L'investimento effettuato sulle nuove navi riflette l'impegno del gruppo d'Amico nella crescita e nel voler fornire un servizio di altissima qualità ai propri clienti. Il Gruppo ha appena ordinato altre sei navi Handysize open hatch da 39.500 dwt, con opzione per altre sei, con il costruttore Yangfan Group, cantiere cinese leader di mercato e la cui consegna è prevista a partire da metà del 2014.

Complessivamente, considerando anche le due navi product tanker consegnate lo scorso marzo e le sei bulk carrier commissionate, si tratta di investimenti a livello di Gruppo per oltre 256 milioni di dollari. A conferma dell'attenzione rivolta dal gruppo d'Amico al rispetto dell'ambiente, sia per quanto riguarda possibili contaminazioni marine e aeree, le due nuove navi sono dotate di compartimenti dedicati al recupero e trattamento delle acque sporche di stiva, nonché di tutte le caratteristiche costruttive atte al conseguimento delle notazioni di classe Enviro (certificazione per la limitazione dell'emissione di gas prodotti dagli impianti di bordo), Pot (depositi oli e combustibili a doppio fasciame), Gp (certificazione che la costruzione non prevede materiali e dannosi per l'ambiente o contaminanti).

In particolare queste due nuove navi, a cui seguiranno le ulteriori sei ordinate in Cina, beneficeranno di un nuovo tipo di carena che unito ad un motore elettronico permetterà di ottimizzare la velocità e il relativo consumo con un ulteriore risparmio di circa 4 tonnellate al giorno (che in termini economici si tratta di circa 150.000 dollari l'anno). Il gruppo d'Amico Società di Navigazione opera da più di 50 anni nel settore dello shipping con sedi nei principali centri internazionali. La flotta comprende più di 100 navi, incluse product tankers, bulk carrier e portacontainer, tutte a servizio del commercio internazionale. Il gruppo ha chiuso il 2011 con utile netto consolidato di 22 milioni di Euro, una posizione finanziaria netta di -106 milioni di Euro ed un patrimonio netto di 928 milioni di Euro. I ricavi consolidati per il 2011 sono di 710 milioni di Euro.

Trasporto su gomma l' Italia è seconda

Genova - Italia al secondo posto in Europa per il trasporto su gomma. Nel 2010 infatti il trasporto su strada ha raggiunto il 91% del volume totale dei trasporti di merci. È quanto emerge da una elaborazione su dati Eurostat, Istat ed Anfia condotta dall'Osservatorio Autopromotec, struttura di ricerca di Autopromotec, la rassegna espositiva internazionale delle attrezzature e dell'aftermarket automobilistico.

Nella graduatoria dei cinque maggiori paesi europei l'Italia si colloca al secondo posto dopo la Spagna che, con il 96,6%, è la nazione con la quota più elevata di trasporto su gomma. Seguono la Gran Bretagna (86,7%), la Francia (81%) e la Germania (67,0%). Dallo studio dell'Osservatorio Autopromotec emerge anche il confronto tra i cinque maggiori paesi europei in termini di volumi complessivi di trasporto su strada realizzati nel 2010. È la Germania la nazione con il maggior volume di merci trasportate con 313.104 milioni di ton-km, cioè tonnellate trasportate di beni per le relative percorrenze chilometriche, seguono la Spagna (210.068 milioni), la Francia (182.193 milioni), l'Italia (167.627 milioni) e la Gran Bretagna (139.536). Secondo l'Osservatorio Autopromotec, in tutta Europa la prevalenza del trasporto su gomma è innanzitutto dovuta al fatto che, rispetto ad altre modalità, la consegna delle merci su strada continua ad assicurare il vantaggio della maggiore flessibilità, non essendo vincolata a tempi ed orari fissi, come il trasporto aereo, ferroviario e fluviale. In Italia il massiccio ricorso al trasporto su strada, oltre che alle caratteristiche geofisiche del territorio, è determinato anche dalla mancanza di una rete interna di trasporti via acqua che è, invece, molto efficiente e ben sviluppata in Francia ed in Germania.

Nel nostro Paese, il servizio di trasporto delle merci su strada è assicurato da 4.898.566 autoveicoli (autocarri merci, speciali e motrici). Dal confronto tra la consistenza dei mezzi di trasporto nei cinque maggiori paesi europei nel 2010, si evidenzia al primo posto la Francia con 6.444.000 unità, che risulta la nazione con il parco di mezzi più numeroso, segue la Spagna (5.365.911), l'Italia in terza posizione (appunto con 4.898.566 mezzi), la Gran Bretagna (4.220.455) e la Germania che, con una consistenza di "soli" 2.959.625 automezzi, chiude la graduatoria. Si tratta complessivamente di 23,9 milioni di mezzi.

Sesta vasca vince l'ipotesi calcestruzzo contro l'acciaio

Adesso i dati tecnici ci sono tutti, e dicono che il sesto bacino di carenaggio che Genova vorrebbe per poter effettuare i lavori sulle navi più grandi che fanno rotta nel Mediterraneo, dovrebbe essere in calcestruzzo e dovrebbe poter essere affondante, anche per mitigare l'impatto visivo. E per finanziarlo si potrebbe pensare al leasing finanziario, a meno che nel frattempo non scatti la vendita dell'Aeroporto che consentirebbe all'Autorità portuale di incassare denaro sufficiente a pagare l'opera, come sottolinea lo stesso presidente Luigi Merlo che ieri ha presentato al Comitato portuale i risultati delle proposte fatte dai sette soggetti che hanno partecipato al "dialogo tecnico". Le due ipotesi alternative erano il bacino in acciaio e quello in calcestruzzo, ma ha vinto ai punti la seconda so-

luzione che costa meno, dovrebbe durare di più nel tempo e dovrebbe eliminare le manutenzioni. Per quanto riguarda le caratteristiche, la lunghezza dovrebbe essere di 350 metri, per consentire appunto l'ingresso delle navi più grandi, per una larghezza di 84 metri, un'altezza di 24 e un affondamento massimo di 9 metri.

L'ubicazione dovrebbe essere al posto della quarta vasca di Ente bacini, ma l'ipotesi è ancora da verificare e l'intero progetto andrà sottoposto alla procedura di valutazione di impatto ambientale del ministero.

Ci sono i dati tecnici e si

potrebbe partire con la gara per la progettazione e la costruzione, ma il nodo da sciogliere resta quello dell'interesse delle imprese di riparazioni navali per la struttura. San Giorgio del Porto e Mariotti hanno una vasca più grande di quella ipotizzata per Genova a Marsiglia e quindi l'Autorità portuale aspetta una presa di posizione chiara da parte delle aziende. La prima risposta potrebbe arrivare oggi, dall'assemblea di Ente Bacini, la società che gestisce i bacini di carenag-

gio del porto di Genova, partecipata da Autorità portuale e privati, per cui è prevista una ricapitalizzazione, anche se all'ordine del giorno ci sono altri tempi, compreso il rinnovo del consiglio di amministrazione che vedrà la riconferma dell'a.d. Luigi Aligata, indicato da Merlo.

«Se gli operatori ricapitalizzeranno sarà un segnale che intendono investire su Genova e a quel punto procederemo con la sesta vasca» dice il presidente di palazzo San Giorgio che ha in mente un master plan dell'area e del ruolo delle riparazioni navali nel porto.

Ieri Merlo ha illustrato tutti i dettagli delle due ipotesi di vasca: quella in acciaio, bocciata, era un po' più corta,

360 metri, ma con tempi ridotti di costruzione. La scelta però sembra fatta, anche se è solo il primo passo.

Nel Comitato portuale di ieri il presidente ha comunicato inoltre l'avvio delle procedure di "decadenza" della concessione a TRI delle aree del Terminal rinfuse, che ha dato risposte "inadeguate" sia sotto il profilo degli investimenti per ambientalizzare gli spazi sia da quello dei traffici. Terminal Rinfuse Italia avrà quindi tempo fino al 16 settembre per adeguarsi, dopodiché partirà a la gara per l'assegnazione ad un nuovo concessionario, a meno che, nel frattempo, non vada in porto (è il caso di dirlo) la cessione della società. Le trattative sono in corso da tempo, ma finora la firma del contratto non è arrivata. E l'Autorità portuale ha deciso di procedere nonostante la comunicazione ufficiale di "trattative in corso". In teoria TRI potrebbe lavorare anche oltre il 16 settembre, ma solo in attesa che subentri un nuovo concessionario.

[m.z.]

LOGISTICA E PORTO IL CONVEGNO

Si terrà domani alle ore 17, presso il "Grand Hotel Savoia", il convegno "Corridoi logistici: motore di sviluppo della logistica marittimo-portuale", organizzato da Wista Italia. Sono previsti gli interventi di Gian Enzo Duci (presidente di Assagenti), Luigi Merlo (presidente del Porto di Genova), Raffaella Paita (assessore ai Trasporti della Regione Liguria), Genziana Giacomelli (vice presidente Wista Italia). Previsti i saluti dell'ammiraglio Felicio Angrisano e di Daniela Fara, presidente di Wista Italia.

TERMINAL RINFUSE CAMBIO A SETTEMBRE



Terminal rinfuse Italia avrà tempo fino al 16 settembre per effettuare gli interventi richiesti, altrimenti scatterà automaticamente la decadenza della concessione e potrà farsi avanti un altro soggetto per gestire le aree

Savona - Csa, agente generale per l'Italia di Asa Lines, annuncia la prima partenza del nuovo servizio ro-ro bisettimanale Tarragona-Vado Ligure-Tarragona.

La nave "Scandola" partirà da Vado Ligure martedì alle 4.00 e venerdì alle 15.00. La prima partenza da Vado sarà il 6 luglio (venerdì, quindi alle 15.00). Da Tarragona la nave partirà il mercoledì alle 16.00 e domenica alle 4.00. La prima partenza da Tarragona sarà quindi il 4 luglio (mercoledì, quindi alle 16.00).

Il servizio accetta trailer dai 13,5 metri ai jumbo e container da 20, 25, 30, 35 e 40 piedi con o senza platform. Si accetta inoltre carico Imo, ad esclusione delle classi 1, 6, 2, 7.

La nave dispone naturalmente di cabine per gli autisti e la quotazione "trailer con autista" include il prezzo della cabina e il pranzo per il conducente. Il terminal di arrivo e partenza a Vado Ligure della nave è quello del gruppo Forship, da dove partono le unità della Corsica Ferries.

Il porto di Shanghai prevede di arrivare a quota un milione di crocieristi nel 2015

Lo scorso anno il traffico è ammontato a 300mila passeggeri

L'amministrazione comunale di Shanghai segue attentamente lo sviluppo del traffico crocieristico nel porto cittadino, che si prevede salga ad un milione di passeggeri nel 2015. Lo scorso anno il traffico è ammontato a 300mila crocieristi, rispetto ai soli 150mila del 2008, e per il 2012 è atteso un incremento del 15% dei passeggeri.

Il vice direttore della Shanghai Municipal Transport and Port Authority, Zhang Lin, ha spiegato che l'amministrazione ha l'obiettivo di fare del porto di Shanghai uno scalo crocieristico internazionale. Lin ha evidenziato anche la necessità di far crescere l'industria crocieristica locale: infatti solo il 5% delle navi impiegate su rotte internazionali che nel 2011 sono entrate o uscite dal porto battevano bandiera cinese.

Il porto di Bilbao si dota di un nuovo terminal crociere

Sarà realizzato nella zona portuale di Getxo in un'area adiacente alla nuova Stazione Marittima

Il porto di Bilbao sarà dotato di un nuovo terminal crociere che sarà realizzato nella zona portuale di Getxo, a circa 10 chilometri dalla città basca, in un'area adiacente alla nuova Stazione Marittima che è operativa dal settembre 2010. L'Autorità Portuale di Bilbao ha assegnato i lavori per la costruzione del nuovo terminal crociere alla Sociedad Anónima Trabajos y Obras (SATO) e l'appalto ha un valore di 13,8 milioni di euro. Si prevede che i lavori, che inizieranno alla fine di quest'estate, dureranno 16 mesi.

Il nuovo terminal occuperà una superficie di 27.400 metri quadri e disporrà di una banchina di 355 metri lineari con fondale della profondità di -12 metri.

L'Autorità Portuale ha deciso costruire la nuova infrastruttura sulla scia dello sviluppo del settore delle crociere sia a livello mondiale che nel porto basco, che lo scorso anno ha registrato un numero record di scali di navi da crociera: al porto di Bilbao sono infatti approdate 53 navi rispetto a 33 nel 2010 e nel 2011 il traffico crocieristico è ammontato complessivamente a 77.345 passeggeri, con un incremento del 78% sull'anno precedente.

Le crociere non soffrono la crisi

Giornata record, quella di oggi, per il porto di Civitavecchia

CIVITAVECCHIA - L'Italia resta il primo Paese d'Europa per quanto riguarda le crociere. E, nonostante la crisi economica, le difficoltà dell'euro e la vicenda di Costa Concordia, il settore crocieristico si conferma uno dei comparti maggiormente in crescita dell'economia europea. Lo ha verificato l'ECC (European Cruise Council), l'associazione europea che raggruppa e rappresenta le maggiori compagnie crocieristiche e che a Bruxelles ha reso noti i dati relativi al 2011. Lo scorso anno le crociere hanno contribuito all'andamento economico europeo per l'importo record di 36,7 miliardi di euro (+6% rispetto al 2010) e hanno garantito un significativo livello occupazionale, con circa 315.500 persone complessivamente impiegate. In cinque anni (2006-2011) il settore ha registrato una crescita del 54%. Barcellona, Venezia e Civitavecchia i porti europei che guidano la classifica. In questo quadro l'Italia riveste un ruolo di primo piano: nel 2011 un passeggero su tre è partito su una nave crociera da un porto italiano (1,9 milioni di persone). Tra i porti, Civitavecchia, Venezia, Napoli, Livorno e Savona figurano in classifica tra i primi 10 porti europei per quanto riguarda i passeggeri. In particolare il porto di Civitavecchia è al vertice del ranking europeo per numero di imbarchi, sbarchi e transiti. Napoli, invece, con 1,1 milioni di passeggeri in transito nel 2011, pur non essendo scelto come porto di imbarco e sbarco risulta essere il principale porto di scalo europeo. Si tratta di risultati giudicati "sorprendentemente positivi" dallo stesso presidente di ECC, Manfredi Lefebvre d'Ovidio, secondo il quale tuttavia "le sfide non provengono solo dalla crisi economica, ma anche dalla cronaca recente, oltre che da alcuni ritardi istituzionali e dal crescente impatto del costo del carburante". Il presidente di ECC ha invitato le autorità di regolamentazione a uno "sforzo congiunto" per superare "queste criticità". A conferma dei dati presentati dall'ECC il porto di Civitavecchia ha vissuto oggi un'altra giornata record con tutte le banchine impegnate sia per il settore commerciale, ro/ro e crocieristico: 8 navi da crociera e quasi 22 mila passeggeri tra imbarco e sbarco, traghetti ro/ro che hanno effettuato corse per Olbia, Cagliari, Palermo, Tunisi e Barcellona. Per il settore commerciale c'è da registrare 3 navi alla banchina 23 e 24 che hanno imbarcato coils e sbarcato merce alla rinfusa e una nave alla banchina 25 che ha effettuato operazioni di sbarco e imbarco di containers.

Massidda: L'Autorità portuale di Cagliari apre le porte ad Arbatax

Il passaggio del porto di Arbatax sotto la giurisdizione dell'Autorità portuale di Cagliari, con tutti i vantaggi che rappresenterebbe per l'intero territorio ogliastrino, è ancora un miraggio. Il porto ogliastrino, infatti, non dà segni di crescita e continua ad ospitare solo le due tratte della Tirrenia che collegano Arbatax a Genova e Civitavecchia. Abbiamo cercato di capire meglio la situazione parlando con il Presidente dell'Autorità portuale di Cagliari, Piergiorgio Massidda.

E' probabile che il porto di Arbatax entri a breve sotto la giurisdizione dell'Autorità portuale di Cagliari? Gli accordi erano, infatti, ad uno stadio avanzato già in passato, ma pare sia mancata l'approvazione finale del Ministero.

Anch'io sono a conoscenza di questa richiesta, ma non ho elementi per poter esprimere giudizi. So solo che alcuni imprenditori ogliastrini si sono rivolti al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per sapere se potevano eseguire interventi nel porto di Arbatax. Pare abbiano ricevuto come risposta che, per accelerare i tempi di sviluppo del porto di Arbatax, fosse certamente più conveniente far parte della nostra Autorità portuale.

Ritiene che aderire all'Autorità portuale di Cagliari porterebbe dei benefici al porto di Arbatax?

Faccio una premessa: io adoro l'Ogliastra e mi fa male vedere il porto di Tortoli in quelle condizioni; credo che abbia un potenziale enorme, ma non sto morendo dalla voglia di prenderlo in gestione. Infatti in questo momento tutte le mie energie sono concentrate nell'attività di rilancio del porto di Cagliari e sicuramente prendere il porto di Arbatax sarebbe un onore, ma anche un onere spaventoso. Da quello che rilevo da quando ricopro questo incarico, e facendo il paragone con altre realtà come Civitavecchia, credo che far rientrare Arbatax nella circoscrizione di un'autorità portuale nazionale vorrebbe dire fargli fare un salto di qualità importante.

Sotto la giurisdizione dell'Autorità portuale di Cagliari, pensa che il porto di Arbatax potrebbe essere utilizzato per servizi di collegamento merci e passeggeri con navi da crociera?

Sicuramente sì. Continuo a pensare che come porto per le crociere sia il luogo ideale. Ho visto che alcune compagnie entrano in porti anche più piccoli di quelli di Arbatax. Nel mio programma di sviluppo delle crociere in Sardegna, avere il porto di Arbatax significherebbe coinvolgerlo totalmente nei nostri programmi. Per quanto riguarda la questione merci, Arbatax è proprio di fronte a Fiumicino e a Civitavecchia, quindi il completamento della statale 125 faciliterebbe il loro passaggio. Sarebbe un porto ideale per gli scambi commerciali con il "continente".

Ritiene che il porto otterrebbe dei vantaggi anche sotto il profilo gestionale e di crescita infrastrutturale?

Ovviamente sì. Non lo dico io, lo dicono il Ministero e tutte le Istituzioni competenti. Rilevo soltanto che il salto di qualità sarebbe molto marcato. E' chiaro che se il porto di Arbatax dovesse passare sotto la giurisdizione di Cagliari, e visto che il capoluogo sardo ha già carenza di economie, questo potrebbe avvenire solo con il mantenimento degli impegni finanziari da parte della Regione.

C'è, secondo lei, la volontà politica affinché il porto di Arbatax passi sotto l'Autorità portuale di Cagliari?

Mi onoro di avere tanti amici ogliastrini tra i politici dei diversi schieramenti e tra la gente comune. La mia sensazione è che ci sia da una parte la consapevolezza che vadano accelerati i tempi burocratici per poter realizzare questo passaggio che porterebbe solo benefici, e dall'altra qualche resistenza a livello locale. Soprattutto i cittadini e gli imprenditori sono consapevoli del fatto che un'Autorità portuale come quella di Cagliari converrebbe ad Arbatax, ma è anche vero che da parte di alcuni rappresentanti delle Istituzioni locali ho avuto la sensazione che ci sia la volontà di rallentare questo passaggio. Bisogna muoversi in fretta. Per esempio, per la stagione crocieristica è già tutto programmato fino al 2014 a livello internazionale. Cagliari è già stata inserita nei cataloghi del 2013, che sono già chiusi, mentre per il 2014 la programmazione sarà conclusa entro la fine dell'anno. Se la Regione dovesse investire i soldi che ha promesso, io sono pronto a prendere il porto di Arbatax e il giorno dopo saprei già come muovermi. Ma non decido io. Ho già incontrato rappresentanti della Provincia e altri rappresentanti istituzionali ed abbiamo in programma un incontro col sindaco di Tortolì, ma per il momento è un discorso in itinere.

Ripeto, sono concentrato totalmente sul porto di Cagliari, ma se dovessero chiedermi di gestire anche il porto di Arbatax l'unico mio timore sarebbe per la mia dieta e la mia forma fisica. Chi ha avuto modo di assaggiare le specialità gastronomiche ogliastrine, sa a cosa mi riferisco. Al contrario sarei davvero orgoglioso di poter aiutare a crescere questo meraviglioso territorio e ridurre la sofferenza, creando posti di lavoro.

Grazie a questa intervista certamente alcuni dubbi sono stati fugati, ma altri, ben più pesanti, sono venuti a galla. Continueremo a fare chiarezza sulla vicenda, visto anche che l'adesione del porto all'autorità del capoluogo costituirebbe un primo passo per l'adesione dell'Ogliastra alla grande provincia di Cagliari all'interno del più generale progetto di riassetto delle istituzioni provinciali.