PERIODICO MARITTIMO INDIPENDENTE A DIFFUSIONE INTERNAZIONALE
A BILINGUAL SHIPPING NEWSPAPER
L'INFORMATORE NAVALE
FONDATO NEL 1964 di NAPOLI

L'AdSP del Mare di Sardegna accoglie il Viceministro Edoardo Rixi per la sua prima visita ufficiale

Illustrate le opere in corso, le progettualità, ma anche la visione futura nel nuovo mercato del Mediterraneo

Oltre 780 milioni di euro in investimenti per le principali opere infrastrutturali nei porti dell'AdSP ed una visione di insieme che punta a rendere il Sistema della Sardegna baricentrico per le strategie dell'Italia nel Mediterraneo

Sono i punti chiave dell'incontro di oggi pomeriggio, a Cagliari, con il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi.

Ad accogliere il numero due del dicastero, nella sala executive della struttura polivalente del Molo Ichnusa, il Presidente dell'AdSP, Massimo Deiana, il Segretario Generale, Natale Ditel e l'intero cluster portuale rappresentato dall'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare e dal Comitato di Gestione.

Un breve incontro durante il quale, appunto, sono stati illustrati i principali cantieri aperti, ma anche quelli in fase di progettazione definitiva, che stanno interessando e che interesseranno a breve gli scali sardi di competenza dell'Ente.

A partire dall'opera più imponente: il Terminal Ro-Ro. Infrastruttura da oltre 330 milioni di euro (99 dei quali finanziati con il PNRR), attualmente in fase avanzata di esecuzione, che, insieme al Terminal rinfuse, per il quale è in corso un'attività di riordino degli spazi retrobanchinali (19 milioni di euro), alla Viabilità di collegamento interna (10 milioni di euro, interamente finanziati con fondi PNRR) e al recentemente completato Polo della cantieristica, configurano il porto Canale di Cagliari come hub strategico del Mediterraneo per cantieristica nautica, traffici commerciali e merci, lasciando al porto storico la vocazione crocieristica e diportistica.

Sempre nel Sud dell'Isola, si rivelano strategici interventi come: la realizzazione del Centro servizi polifunzionale di Oristano – Santa Giusta (per un investimento di 7 milioni e 600 mila euro), che consentirà la creazione nello scalo di spazi per uffici dell'Ente, un punto di ispezione frontaliero ed un piccolo terminal per le crociere; i dragaggi nella banchina di Portovesme (prima ad essere infrastrutturata per il cold ironing); l'edificio polifunzionale dello scalo di Arbatax, che ospiterà uffici del cluster

portuale ed un piccolo terminal passeggeri.

Al Nord, investimenti altrettanto consistenti stanno interessando lo scalo di Porto Torres. Tra i principali, l'Antemurale di Ponente, il cui valore si attesta a 45 milioni di euro; il secondo lotto della Darsena Servizi (altri 25 milioni di euro) che, una volta completato, sarà destinato all'ormeggio di imbarcazioni per l'attività peschereccia e ai servizi tecnico nautici, mentre il lato esterno verrà adibito a banchina commerciale e crocieristica di 300 metri di lunghezza; il Centro servizi per il porto, in fase di completamento, che accoglierà gli uffici dell'AdSP, dei servizi portuali e una parte per il mercato ittico; lo Scalo di alaggio e varo, con travel lift da 700 tonnellate, in fase di ultimazione, che soddisferà le esigenze del comparto della cantieristica nautica. In fase di progettazione, in fine, il Centro servizi nella Banchina degli Alti Fondali, il cui costo si aggira intorno ai 3 milioni e 900 mila euro, che ospiterà un piccolo terminal passeggeri e, non ultima, la piastra logistica del nord ovest della Sardegna. Opera che, con la realizzazione di una vasca di colmata nel tratto di bacino portuale tra la radice della diga di sopraflutto ed il pontile dei Prodotti secchi Eni, prevede la creazione di una Piastra logistica del nord ovest.

Non ultimo, come ha evidenziato il Presidente dell'AdSP, Massimo Deiana, durante l'incontro odierno, uno dei progetti più sofferti: il dragaggio del porto di Olbia. Opera, attualmente in fase di Valutazione Ambientale, il cui costo si aggira intorno ai 90 milioni di euro e che, oltre all'approfondimento dei fondali ai livelli previsti dal vigente piano regolatore portuale, prevede la creazione di una vasca di colmata nel tratto di mare prospiciente il molo ex Palmera e l'allungamento del molo 9 che consentirà la realizzazione di un'unica banchina, dotata di scassa, da 320 metri di lunghezza.

Opere, ma anche una visione futura che tenga conto delle dinamiche di traffici in crescita – soprattutto quelli del cabotaggio -, delle politiche green (tra le opere in corso, l'elettrificazione delle banchine avviata nel mese di dicembre), delle linee guida dell'attuale Governo e, aspetto non secondario, dele mantenimento dei livelli occupazionali nelle banchine del Sistema della Sardegna.

Rientra, appunto, tra gli obiettivi sottoposti all'attenzione del Viceministro, la prosecuzione senza sosta di quella che è stata definita "la madre di tutte le battaglie", ossia il rilancio del comparto contenitori del Porto Canale le cui banchine, benché attualmente occupate per circa un terzo dei 1600 metri di lunghezza, da alcuni anni generano traffici crescenti che, oggi, si avvicinano ai livelli di Teus movimentati nel 2017 e graduali riallocamenti del personale iscritto all'Agenzia per il Lavoro Portuale del Transhipment nel porto di Cagliari (K.A.L.POR.T. Srl).

Strategia che rientra in quella visione di long range, già delineata nel Piano Operativo Triennale 2024-2026, che vede l'Isola giocare un ruolo decisivo sulle direttrici di traffico da e per il Nord Africa, con graduali e concreti risultati in termini di sviluppo futuro.

"La visita odierna del Viceministro Rixi, che ringraziamo ancora una volta per la sempre attenta sensibilità nei confronti dei nostri porti, si rivela un'occasione proficua per fare un primo bilancio di attività su quello che abbiamo definito l'hardware di sistema - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna -

Cantieri e progetti che dimostrano un'indiscutibile vitalità di un Ente che, in quasi otto anni, ha triplicato il proprio bilancio finanziario e la portata degli investimenti che, allo stato attuale, considerano anche le opere minori, supera gli 800 milioni di euro. Ma anche criticità, come i tempi eccessivamente lunghi degli iter autorizzativi delle opere, uno tra tutti il dragaggio del porto di Olbia, che si rivelano un freno per una realtà in corsa e pronta a fronteggiare a testa alta le imminenti sfide del mercato e la necessità, sottoposta al Viceministro, di ulteriori finanziamenti, stimati in circa 180 milioni di euro, per una prosecuzione serena dei lavori in corso".