

Approvato il Piano Operativo Triennale 2021 – 2023 e gli ATF di Cagliari ed Olbia

14 gennaio - Archiviato il 2020, l'AdSP del Mare di Sardegna volge lo sguardo al prossimo triennio per portare a termine i progetti avviati e pianificare la graduale rivoluzione dei porti sardi in chiave infrastrutturale, funzionale, occupazionale, tecnologica e ambientale. Un'agenda corposa, quella prevista nel Piano Operativo Triennale 2021 – 2023, approvato, questa mattina, dal Comitato di Gestione, previa consultazione con l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, insieme agli Adeguamenti Tecnico Funzionali (ATF) ai Piani Regolatori di Cagliari ed Olbia. Un POT, quello approvato, che “assume una valenza fortemente strategica, nel quale le esperienze maturate nel passato triennio hanno saputo virtuosamente fondersi in una dimensione sistematica, del tutto inedita e complessa, quale quella introdotta dal D.lgs 169/2016” che ha unito, sotto un'unica cabina di regia, le due ex Autorità Portuali. Una fase, quella tra il 2018 ed il 2020, nel corso della quale l'AdSP del Mare di Sardegna ha raggiunto un'identità unica ed inedita, e la cui immediata operatività ha consentito il raggiungimento di importanti riconoscimenti a livello nazionale per il più elevato indice di performance (studio presentato nella Napoli Shipping Week 2020), tempestività nei pagamenti (classifica MEF 2019) e volumi di traffici passeggeri e merci registrati (Bollettino Statistico Assoporti), senza dimenticare la tenuta sui traffici (- 14 % sulle merci, – 40% sui passeggeri) alla crisi generata dal Covid. Vivacità che non è venuta meno neanche di fronte al lockdown nazionale, nel corso del quale, oltre all'attività ordinaria, sono state portate avanti importanti partite, quali, ad esempio, le gare d'appalto per la piena operatività dei servizi e la salvaguardia di tutti i posti di lavoro nel porto di Olbia – Isola Bianca dopo la scadenza della concessione della Sinergest Spa; ma anche e soprattutto la call internazionale, ancora in via di definizione, per il rilascio in concessione del terminal contenitori del Porto Canale di Cagliari, la madre di tutte le battaglie dell'Ente. Impegno, quest'ultimo, che, nella programmazione del prossimo triennio, viene eletto come “la priorità più urgente e rilevante, sul quale si intensificheranno tutte le azioni necessarie ad assicurare al comparto dei contenitori la maggiore capacità di attrazione possibile in un mercato globale molto complesso, ma ancora competitivo”. Fulcro del nuovo Piano Operativo Triennale è la pianificazione delle funzioni future dei sette porti di sistema. Processo che si integrerà ed articolerà nel redigendo Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), attraverso il quale verrà definito un criterio guida comune per implementare la capacità infrastrutturale di attrazione e generazione dei traffici; perfezionare ed incrementare i servizi ai passeggeri; adottare in tutti gli scali e nelle aree demaniali di competenza un green deal per l'efficientamento energetico e la promozione dell'utilizzo di carburanti a basse emissioni solforose. Non ultimo, favorire l'iniziativa privata, in particolare quella legata al comparto nautico e dei servizi, con rideterminazione, riqualificazione ed infrastrutturazione delle aree dedicate alla cantieristica, alla diportistica e agli spazi commerciali. Rivoluzionarie le proposte del POT, che vengono metaforicamente espresse nel potenziale generato dalla propulsione un'E.L.I.C.A, acronimo che riassume 5 strategie politiche di intervento: Ecosostenibilità, Lavoro, Innovazione, Condivisione, Accessibilità. In particolare, per Cagliari, la pianificazione per il prossimo triennio prevede il graduale trasferimento del traffico Ro-Ro e Ro-Pax dal porto storico all'avamposto ovest del porto canale (quello est sarà dedicato alla cantieristica nautica); la riqualificazione del terminal crociere e la riorganizzazione dei varchi di security e di accesso; il potenziamento infrastrutturale del

porto canale con prolungamento delle banchine rinfuse, l'allargamento della canaletta di accesso e l'infrastrutturazione degli spazi retrobanchina. Tutta l'area del porto storico cagliaritano verrà destinata a nautica da diporto, con la riqualificazione dell'ex stazione marittima che diventerà area dedicata ai servizi al turismo. Olbia riconferma la sua vocazione al traffico passeggeri e mezzi commerciali. Oltre agli interventi di dragaggio e riqualificazione delle banchine dell'Isola Bianca e del porto industriale Cocciani, si prevede una totale revisione e razionalizzazione delle aree di accesso portuale e della viabilità, un'apertura della stazione marittima e delle attività commerciali alla libera fruizione, la riqualificazione dei servizi ai passeggeri e ai crocieristi. Relativamente alla nautica, l'idea progettuale prevede il rilancio del Molo Brin verso il diportismo, la creazione di un distretto della cantieristica nell'area ex Palmera, la progettazione di una canaletta di servizio per le imbarcazioni e la razionalizzazione delle concessioni per nautica nelle due anse del porto interno. Relativamente a Porto Torres, il POT prevede la tanto attesa separazione dei traffici commerciali da quelli dedicati alle rinfuse, con il trasferimento delle Ro-Pax dall'ASI al porto civico che, nell'ambito del massiccio intervento di realizzazione dell'Antemurale, verrà sottoposto a dragaggio per favorire l'ormeggio anche di navi da crociera e ad una revisione totale dei servizi ai passeggeri con l'acquisizione del terminal passeggeri e suo collegamento con l'area sterile, la riqualificazione dell'ex mercato ittico in centro direzionale con uffici dell'AdSP, cluster portuale e pesca. Rivoluzione anche per lo scalo di Golfo Aranci che punta a liberarsi dalla servitù dei binari delle FS e del cavalcavia, che sarà sostituito con un progetto di nuova viabilità alternativa e funzionale condiviso con Comune e Provincia. Per il porto è previsto l'allungamento della banchina dedicata ai traghetti, l'approfondimento dei fondali per rendere agevole l'accosto di navi da crociera di medie dimensioni e l'ottimizzazione dei servizi della stazione marittima. Relativamente alla nautica, il POT da ampio spazio alla concertazione con l'amministrazione comunale per lo sviluppo di nuove attività di rimessaggio e l'individuazione di aree dedicate alla nautica turistica. Il porto di Oristano – Santa Giusta conferma la vocazione merci alla rinfusa, con il potenziamento dei banchinamenti esistenti e delle aree retroportuali, ma apre anche all'ipotesi di traffico ro-ro e ai collegamenti ferro – mare con il ripristino della banchina esistente ed il raccordo con la dorsale ferroviaria. Particolare attenzione, visti i risultati positivi del 2019, verrà dedicata al comparto crocieristico con l'individuazione di un'apposita banchina e relativi servizi ai passeggeri. Su Portovesme il prossimo triennio sarà decisivo per la creazione di una nuova banchina dedicata ai collegamenti con Carloforte e al dragaggio dei fondali. Interventi che consentiranno la definitiva eliminazione della commistione con i traffici merci ed il pieno utilizzo, con il completamento ed i dragaggi degli specchi acquei, della banchina est. Non ultimo lo scalo di Santa Teresa per il quale si prevede il prolungamento dell'attuale banchina per consentire la sosta di due unità e la realizzazione di un nuovo piazzale per i mezzi in imbarco. Pianificazione, ma anche tecnologia e sicurezza, con il potenziamento dei servizi di vigilanza su tutti gli scali attraverso un progetto di security su dimensione regionale che prevede, tra l'altro, l'introduzione dell'automazione degli accessi in tutti i porti per passeggeri, trasportatori ed operatori. Nel corso delle riunioni odiere, confermato il pieno raggiungimento degli obiettivi conferiti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al Presidente per l'anno 2020, sono stati adottati anche gli Adeguamenti Tecnico Funzionali ai piani regolatori di Cagliari ed Olbia. Provvedimenti che, una volta ottenuto il parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, conferiranno una nuova destinazione di turismo nautico da diporto alla Marina di Cagliari ed al Molo Brin di Olbia. "Il Piano Operativo Triennale approvato oggi – spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna – esprime una visione di compiuta consapevolezza e maturità. Siamo alla

fase di passaggio dalla creazione di un'identità originale ad una pianificazione che, forte dell'esperienza e dello stress test sugli scali di competenza, ci conduce a definire i ruoli di ciascuna realtà in base alle reali vocazioni. E' un piano che trasformerà l'AdSP da mero gestore di infrastrutture nelle quali si ricevono e rilasciano flussi di traffico, a promotore di una più ampia ed articolata dimensione economico-sociale, che interessa la logistica, i servizi, la trasformazione industriale, l'energia, la sostenibilità, l'innovazione tecnologica e, soprattutto, l'occupazione. Una macchina che oggi può dire di aver concluso il suo rodaggio e che, con l'impegno del personale tutto e la sempre presente collaborazione degli organi di governo, di controllo e del cluster portuale, si prepara a sviluppare le più alte prestazioni".