



Adsp - Approvati il Piano Operativo Triennale 2024 - 2026 e il dettaglio delle destinazioni d'uso a Su Siccu

Dal POT il propellente per le sfide infrastrutturali, di nuova programmazione e pianificazione dei porti

Un occhio attento alla gestione operativa ordinaria, un altro rivolto a strategie di innovazione che consentano di mantenere la rotta nell'attuale situazione tumultuosa del settore marittimo e portuale internazionale

Due differenti approcci che convergono in una complessa visione di insieme: quella approfonditamente delineata nel nuovo Piano Operativo Triennale 2024 - 2026 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, approvato oggi dal Comitato di Gestione, previa consultazione con l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare.

Un documento di rilevanza strategica che, a conclusione dei primi sei anni dalla costituzione dell'Ente e in continuità con i due precedenti POT - l'uno improntato all'avvio del Sistema portuale sardo, l'altro alla spinta propulsiva per l'uscita dalla crisi pandemica del 2020 -, traghetta l'AdSP verso una nuova fase ancora più operativa di grande infrastrutturazione, spendita dei fondi PNRR e di innovazione al passo con le politiche green e gli scenari di mercato.

Quattro i punti attorno ai quali ruota l'intero impianto del nuovo Piano Operativo Triennale: Fiducia, Unitarietà, Energia, Long-Range (F.U.E.L.). Concetti "propellenti" che daranno la spinta all'azione di governance delineata - e attuata - nel precedente piano improntato, invece, su Ecosostenibilità, Lavoro, Innovazione, Condivisione, Accessibilità (E.L.I.C.A.).

Per quanto riguarda la Fiducia, obiettivo del prossimo triennio è accrescere il coinvolgimento dell'utenza nell'azione di governo dei porti. Si andrà quindi a consolidare l'azione di continuo confronto con la comunità portuale per la definizione delle linee di indirizzo, privilegiando il quotidiano rapporto istituzionale e amministrativo con l'utenza. Rapporto di fiducia che è stato certificato da una costante crescita dell'indice di gradimento attribuito all'Ente attraverso i questionari (customer satisfaction) somministrati negli ultimi anni a tutti gli interlocutori del Sistema portuale sardo.

Unitarietà, invece, è il principio fondante - necessariamente ribadito e rafforzato nel POT - dell'AdSP del Mare di Sardegna, unica realtà italiana per estensione, numero di porti amministrati e, aspetto non secondario, "dimensione regionale" della cabina di regia. Punto cardine sul quale, per il triennio 24-26, l'Ente concentrerà un'armonizzazione dell'azione secondo regolamenti sempre più uniformi.

Relativamente all'Energia, le sfide del triennio vedono l'AdSP pronta al salto di qualità con l'introduzione, in tutti i suoi porti del sistema, dell'elettificazione delle banchine (cold-ironing) per l'alimentazione delle unità navali all'ormeggio. Azione affiancata dall'avvio, nel prossimo triennio, delle progettualità previste dal PAI (Programma di Azioni Integrate "Next rE-generation Ports"), come il "Millepiedi" a Porto Torres, il "Light by Wind" ad Arbatax, la "Green Mobility" per tutto il parco auto dell'AdSP, fino alla spinta per la creazione di comunità energetiche rinnovabili (CER) e la conversione, verso le motorizzazioni di ultima generazione, dei mezzi utilizzati per le operazioni portuali.

Non ultimo, il Long-Range, concetto chiave che pone l'azione di governo dell'AdSP del Mare di Sardegna in una prospettiva di lunga distanza, sia nell'organizzazione interna che in quell'opera di pianificazione ed infrastrutturazione in atto o ancora da attuare. Rientrano in questa visione interventi come il master plan del Porto Canale di Cagliari, un hub dedicato ai comparti contenitori, rotabili e rinfuse, pronto a captare i traffici emergenti dal Nord Africa, ma anche quelli delle nuove rotte marittime tracciate per bypassare gli scenari di guerra del Mar Nero e, ancora più recentemente, del Mar Rosso. Di lunga distanza è anche una pianificazione che mira a realizzare una piattaforma logistica nel Nord Ovest sardo per attirare su Porto Torres nuovi traffici merci e, soprattutto, per la creazione di hub energetici fondamentali per la trasformazione del GNL e la redistribuzione del metano in tutta l'Isola. Così come long range è la visione che punta ad adeguare lo scalo di Olbia al gigantismo del cabotaggio, con la programmazione di escavi, revisione delle banchine, ma anche l'organizzazione dei traffici sull'intero compendio dell'Isola Bianca, per affrontare nuovi picchi stagionali di passeggeri e merci su gommato. Ma anche pensare, nel lungo o pur medio periodo, ad un'infrastrutturazione che posizioni Arbatax come scalo baricentrico per nuovi traffici commerciali e Oristano, dalla parte opposta, come sbocco a mare delle strade ferrate (con conseguente liberazione dalla servitù ferroviaria dello scalo di Golfo Aranci) e di connessione con il quadrante occidentale dell'Europa. Altrettanta attenzione sarà rivolta, a partire da questo triennio, allo scalo di Portovesme nel quale, una volta definite le annose prospettive di approvvigionamento energetico, si procederà al dragaggio che dovrà consentire finalmente l'utilizzo della banchina est nonché l'approfondimento dei fondali per l'approdo dei traghetti nell'apposita banchina dedicata. Non ultimo Santa Teresa, dove sono in corso di valutazione gli scenari progettuali più sostenibili per il raddoppio degli ormeggi dei traghetti da e per la Corsica.

Tutti elementi fondanti, questi, della stagione di pianificazione strategica (Documento di Programmazione Strategica di Sistema) e di dettaglio (Piani Regolatori Portuali) che questa AdSP ha pronta in cantiere già a partire da questo anno.

Sempre nella giornata odierna, il Comitato di Gestione ha anche aggiornato il dettaglio di alcune destinazioni d'uso del compendio di Su Siccu. In particolare,

ribadendo la necessità, già evidenziata nella delibera del luglio 2021, di garantire spazi idonei lungo il waterfront cagliaritano per il comparto del charter nautico, è stata assicurata un'adeguata collocazione all'attività, in sostituzione della precedente destinazione individuata nel Pennello Bonaria che sarà, invece, interessata da improrogabili interventi infrastrutturali.

In ultimo, è stata data informativa dell'avvio dell'iter procedurale che, nel mese di febbraio, porterà alla pubblicazione dell'invito a presentare le manifestazioni di interesse per gli insediamenti produttivi nel distretto della Cantieristica nautica, inaugurato nel luglio 2023, al Porto Canale di Cagliari.

“Rispetto ai precedenti, il Piano operativo triennale appena approvato è gravato da un compito più complesso e delicato - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Entriamo in un triennio cruciale, nel quale si dovranno portare a termine le opere finanziate dal PNRR, completare i processi programmatori del DPSS e definire gli strumenti pianificatori dei PRP di ciascuno degli otto scali che compongono il Sistema portuale sardo. Ma, allo stesso tempo, ci teniamo pronti ad affrontare le dinamiche turbolente dello scenario internazionale dei trasporti marittimi, mai come oggi insidiato dall'instabilità delle rotte tradizionali da e per il Mediterraneo, e ad adeguarci alle recenti normative in materia di riduzione dell'impatto ambientale, con porti efficienti e al passo con le nuove tecnologie, tra tutte il cold-ironing sull'intero Sistema Sardegna, necessarie all'abbattimento delle emissioni delle navi in sosta. Relativamente a Su Siccu, considerati la valenza strategica ed economica del charter nautico e i necessari interventi infrastrutturali sul Pennello Bonaria, confermiamo l'attenzione alle esigenze di un comparto rilevante e in costante crescita”.