

Porto e aeroporto Strategie di rilancio

Deiana: «Più spazio per le navi da crociera e la nautica da diporto»

Branca: «Puntiamo sulle rotte low cost, la Sardegna del Sud è attrattiva»

L'assessore regionale Chessa: sin da quando eravamo zona rossa abbiamo creato occasioni di turismo di Alberto Pinna

Poco dopo aver firmato da presidente del consiglio il trattato di Roma, Antonio Segni fece un'amara riflessione: «L'Italia da oggi si avvicina sempre più all'Europa, la Sardegna purtroppo continua ad allontanarsi dall'Italia». Alludeva ai trasporti e in quegli Anni '50 del secolo scorso viaggiare da e per la Sardegna in aereo era un'avventura e le cinque (per allora) moderne navi «classe Regione» della Tirrenia (Lazio, Sicilia, Sardegna, Calabria e Campania Felix) in servizio da qualche anno, stentavano a reggere le carovane di emigranti in partenza e, d'estate, l'arrivo dei turisti, anticipando ciò che nel ventennio 1960/80 sarebbe accaduto nei periodi del controesodo "agosto: migliaia a terra, notti all'addiaccio sulle banchine.

Se molto è migliorato nella qualità dei trasporti, tuttavia l'insularità è ancora un fardello che penalizza i movimenti di persone e merci, riversa costi aggiuntivi sull'economia. Propositi come «continuità territoriale» sono certamente difficili da realizzare, ma di semplice intendimento: per andare da Olbia a Civitavecchia in traghetto (o da Olbia a Roma in aereo oppure ancora far viaggiare un container), 260 chilometri, un sardo deve poter spendere quanto in treno da Milano e Venezia e non almeno tre/quattro volte tanto. Tradotto:

«Se si vuole cercare di neutralizzare l'handicap dell'insularità, si deve metter mano strutturalmente al sistema dei trasporti», è la premessa di Massimo Deiana, dal 2017 presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna che governa gli scali di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura, Porto Torres, Oristano, Portovesme e Arbatax.

Il porto di Cagliari ha una posizione strategica: è a una decina di miglia appena dalla linea di rotta Suez-Gibilterra, quasi un passaggio obbligato. Ha tre bacini: il porto storico, commerciale (passeggeri, merci, rinfuse, crociere, diporto); il porto industriale (cosiddetto «porto canale» che si addentra verso la laguna di Santa Gilla) per container e transhipment; il terminal petrolifero a Sarroch al servizio della raffineria Saras. Escluso quest'ultimo, che movimentava 25 milioni di tonnellate di liquidi l'anno, negli altri due porti 30 banchine si sviluppano per 12 chilometri, sono disponibili aree attrezzate per 50 ettari e 500 ettari di specchi acquei. Deiana, docente di diritto della navigazione, fa un bilancio: «Nell'ultimo triennio si è perso nel ro-ro (traghetti merci per mezzi rotabili) ma si è avuto un incremento nelle attività tranship. Prima del Covid molto bene le crociere; e anche ora cominciano ad arrivare segnali incoraggianti».

L'assetto di sistema portuale verrà ridisegnato: il traffico ro-ro verrà spostato al porto canale, il porto commerciale sarà destinato alle crociere (altre due banchine) e alla nautica da diporto. «Realizzeremo — anticipa Deiana — uno dei più grandi waterfront del Mediterraneo occidentale. Chilometri di spazi in continuità con la città, stazioni

marittime, piazzali, collegamenti stradali, centri servizi, cinque ulteriori chilometri di banchine, nuovi posti barca (in totale si supereranno i 2 mila) anche per grandi yacht, cantieristica, estensione dei percorsi ciclopedonali».

Ed elenca i finanziamenti, fra Pnrr, risorse dell'Autorità, fondi europei: 350 milioni, gran parte con un orizzonte di spesa a breve, tre anni, più altri 28 milioni di interventi con partecipazione di privati. L'obiettivo, fra gli altri, è di ritornare presto ai 300/350 mila croceristi sui 500 mila sbarcati in tutta la Sardegna.

«Dobbiamo superare lo choc mondiale del 2020, prepararci al dopo Covid. Noi abbiamo cominciato a farlo quando gli altri erano fermi — tiene a puntualizzare Gianni Chessa, assessore al turismo della Regione —, abbiamo portato qui eventi internazionali, soprattutto sportivi, anche quando eravamo "zona rossa", facendo arrivare sull'isola migliaia di persone, creando movimento anche in porti, aeroporti e prolungando la stagione turistica».

Porto e aeroporto, un sistema integrato. Lo scalo aereo di Elmas è a meno di 10 chilometri dal porto commerciale e ancor più prossimo al porto canale. Segnali di ripresa confermano che è già cominciato il post Covid: ad agosto numeri significativi, soprattutto per il turismo. Renato Branca, amministratore delegato della Sogaer, che gestisce lo scalo: «Con i voli nazionali abbiamo superato i movimenti di agosto 2019; con gli internazionali ci siamo vicini. Buoni anche settembre e ottobre, con gli arrivi di stranieri, soprattutto tedeschi. Per il 2022 contiamo sulle compagnie low cost che, negli anni scorsi, hanno trasportato più del 50 per cento



dei passeggeri transitati. Ci sono buone premesse, Cagliari e la Sardegna del sud si confermano molto attrattive». Chiuso il capitolo di Alitalia, che 10 giorni fa ha effettuato il suo ultimo volo da Cagliari a Roma, rimane fuori anche la neonata Ita, a meno di sorprese sui ricorsi che il Tar ha in corso d'esame. Per la prima volta nella storia dell'aeroporto, i voli per Roma e Milano non saranno coperti dalla compagnia di bandiera e neanche da una compagnia italiana. Volotea opera già e con la compagnia spagnola lo scalo è praticamente diventato full low cost. Segno, anche questo, dei tempi che cambiano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Realizzeremo uno dei più grandi waterfront presenti nel Mediterraneo occidentale. Il traffico merci verrà spostato nel porto canale

Quest'anno con i voli nazionali abbiamo superato il traffico di agosto 2019. Settembre e ottobre sono stati molto buoni



Posizione strategica Il porto di Cagliari si trova a una decina di miglia dalla linea di rotta Suez-Gibilterra



Lo scalo in ripresa L'aeroporto di Cagliari Elmas è diventato un hub totalmente dedicato alle compagnie low cost



Dal 2017
Massimo Deiana,
presidente
dell'Autorità
portuale della
Sardegna



Dal 2020
Renato Branca,
ad di Sogaer,
che gestisce
l'aeroporto di
Elmas