Duemilacinquecento anni di fatica e sudore: l’epico impegno del porto di Cagliari (Nicola Silenti)

Date : 13 Novembre 2017

Dalla *fondazione fenicia* alla competizione globale della modernità. Nella sua lunga storia di successi e sbandamenti, di trionfi e rovine, il **porto di Cagliari** vive in questi ultimi anni **un presente in chiaroscuro all’ombra di un orizzonte carico di incertezza**. Un presente in preda a tanti dubbi e perplessità, con un destino appeso alla **capacità di inserirsi nelle nuove rotte dell’espansione commerciale d’Oriente**. Un momento di transizione per un **futuro oscuro** che ripone nelle mani dei suoi uomini migliori la sorte di un approdo strategico: un porto che è da sempre **una vera e propria porta spalancata sulla seconda isola del Mediterraneo**.

A partire dagli *anni Ottanta*, il modo di concepire il **trasporto marittimo** è stato letteralmente rivoluzionato dall’avvento del *container*, che sin dagli albori dell’epoca della globalizzazione ha introdotto nuove e più efficienti **tecniche di carico e scarico delle merci**: una decisa virata dell’intero comparto nell’ottica di una meccanizzazione universale e di migliori e più proficui metodi gestionali. Chiunque in quegli anni abbia avuto a che fare, a qualsiasi titolo, con quel mondo non può avere dimenticato le navi ricolme di sale o di soda caustica, simbolo ed emblema di una movimentazione merci imperniata per decenni sulle tradizionali rinfuse solide. Come non ricordare la nave da carico generale, che sbarcava e imbarcava di tutto: *vino, minerali, granaglie, concimi e legno*. Un universo dinamico e frenetico, distrutto nelle quantità e smantellato dei suoi simboli nel volgere di pochi anni dalla chiusura delle miniere e delle fabbriche, e poi ricostruito, ma soltanto in parte, con il nuovo sistema dei *trasporti Ro-Ro* e il conseguente **avvento dei container**.

Oggi, il **porto di Cagliari** rappresenta uno dei **principali poli nazionali per la movimentazione delle merci**, attestandosi da tempo come la terza realtà nazionale del comparto alle spalle di due players del calibro di *Trieste e Genova*. Una voce cruciale, quella del **traffico delle merci containerizzate**, ma che non può relegare in secondo piano le altre importantissime attività come il **traffico merci su navi**

traghetto, il trasporto passeggeri, il traffico crocieristico, la pesca, la cantieristica e infine la nautica da diporto, vero tesoro latente e ancora inespresso di un territorio che non è riuscito a **sfruttare appieno tutto il suo impareggiabile patrimonio di risorse dell'offerta turistica**.

Le **attività portuali della realtà cagliaritana** si snodano nel presente lungo due grandi direttrici, da sommare a quella petrolchimica di **Sarroch**. Il porto storico, interessato dal **traffico commerciale Ro-Ro**, dal transito delle navi passeggeri e da crociera, dalla pesca, dal traffico diportistico e il porto canale polifunzionale, il cui traffico registra, purtroppo, un calo di volumi dopo la diminuzione degli approdi da parte della *Hapag Lloyd*, con un **futuro incerto per mancanza di nuovi progetti**. Nota importante il **trasporto dei passeggeri da e verso il Continente sulle navi di linea**: un settore ancora rimarchevole nei numeri nonostante la pesante flessione registrata negli ultimi anni a seguito della spietata concorrenza delle *compagnie aeree low cost*.

Tra le **prospettive più interessanti** per lo scalo del *Capoluogo* si conferma il **rilievo strategico del settore crocieristico** con scali in aumento, primo segnale di incoraggiamento per la debuttante **Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna**, che incassa sul nascere una fiducia da spendere nell'interesse di un'Isola che vuole e deve contare sempre di più.

Nicola Silenti

(admaioramedia.it)