

Augusta. Il sogno di un porto, vero hub nel Mediterraneo. Il punto su lavori e finanziamenti

Ha fatto da sfondo ad alcune delle principali notizie delle ultime settimane. Ora i migranti, ora le discussioni su un possibile (pare scongiurato) rischio di arrivo di navi container cariche di armi chimiche sequestrate in Siria. Ma della "strategicità" del porto di Augusta poco si parla. Per farla ancora più semplice, della sua importanza per lo sviluppo dell'economia locale. Negli anni novanta persino dalla lontana UE si accorsero delle qualità del porto di Augusta, per posizione e conformazione. Ma lo scalo megarese non è mai riuscito a diventare un vero hub, specie per i container. Eppure la movimentazione merci è un business a sei zeri, fiutato dai vicini maltesi che in parte hanno "sfruttato" i ritardi di Augusta per mettere la freccia e sopravanzarci.

Gli investimenti, però, non mancano e il porto megarese vuole riuscire a prendersi quel ruolo di primo piano nello scenario del Mediterraneo che insegue da anni. Ci sono elementi per credere più vicino il traguardo. Sono, ad esempio, partiti i lavori di consolidamento della banchina del terminal I (con due gru ship to shore), mentre proseguono anche le opere previste per il secondo terminal container e l'asfaltamento dei piazzali. Il totale degli appalti in corso nel porto di Augusta si aggira intorno ai 190 milioni di euro.

Sono stati, poi, completati i dragaggi che consentono di ricevere, al terminal I, navi con "pescaggio" fino a 14 metri. Dal canto suo, la Commissione Europea ha sbloccato i fondi destinati al completamento del porto. Cento milioni di euro per avviare i lavori (appaltati) per l'adeguamento delle

banchine con gru a portale necessarie a gestire grandi navi portacontainer, programmare il bando di gara per lo sfioro ferroviario e il rifiorimento della diga che assicurerà l'operatività del porto ogni giorno dell'anno e in ogni condizione.

Nel 2015, se saranno rispettati i tempi, il porto di Augusta dovrebbe avere a disposizione piazzali per circa un milione di metri quadri, banchine per oltre duemila metri lineari, possibilità di ormeggio di navi con pescaggio fino a sedici metri. Questo significa che gran parte del traffico marittimo del Mediterraneo potrà "programmare" soste tecniche e passaggi di carico/scarico ad Augusta.

Per stampare questo articolo, clicca sul bottone in basso a destra "Print with PrintFriendly"