

Protocollo n. 187/MM/rd
Cagliari, 9 dicembre 2006

COMUNICATO STAMPA

LA SARDEGNA PIATTAFORMA LOGISTICA E INFRASTRUTTURALE DEL MEDITERRANEO

La Sardegna piattaforma logistica e infrastrutturale del Mediterraneo. Non è un sogno a occhi aperti. Nel futuro che ormai è già presente - fra meno di 4 anni il «mare nostrum» sarà zona di libero scambio - la trasformazione dell'isola in un grande centro servizi in grado di intercettare l'enorme mole di traffici portata dalle autostrade del mare risponde a una vocazione naturale della terra sarda. Ma a una condizione: che immediatamente si mettano in campo le azioni politiche ed economiche per favorire e assicurare l'insediamento strategico di iniziative produttive caratterizzate da un elevato grado di interrelazione con le attività e lo sviluppo della Sardegna. Dunque un processo che va prima di tutto ricercato con accordi nazionali e internazionali, poi progettato accuratamente con la partecipazione di tutte le forze sociali ed economiche, infine governato. Una vera e propria strategia che la Regione sarda deve promuovere e che il sindacato sollecita per i benefici economici e occupazionali che ne deriveranno.

Il futuro economico della regione marcia decisamente in questa direzione e quindi sulla capacità che prima le forze istituzionali e politiche poi quelle economiche avranno di agganciare il business che, è sicuro, circumnavigherà la Sardegna nei prossimi anni. Soprattutto dopo la decisione della Commissione Europea di inserire prioritariamente tra i progetti di potenziamento del sistema trasporti, destinato a favorire una mobilità maggiormente sostenibile, quello relativo alle autostrade del mare, che interesserà col Mar Baltico, l'Arco Atlantico e l'Europa sud orientale anche il Mediterraneo occidentale.

Di quest'ultima zona la Sardegna occupa il centro geometrico, il punto d'incrocio della grande via longitudinale tra il bacino mediterraneo occidentale e quello orientale con le vie trasversali tra l'Africa settentrionale e l'Europa centrale. In un raggio di 400 chilometri la nostra isola tocca tutte le terre circostanti: 180 km separano dalla penisola italiana, 180 km dall'Africa, 278 dalla Sicilia, 337 da Marsiglia, 315 dalle Baleari. Un'invidiabile posizione che faceva dire a Napoleone che «la Sardegna compensa dieci volte Malta», mentre Orazio Nelson parlava di valore inestimabile di questa terra per la sua posizione, i suoi porti e le sue risorse.

Si dovrà lavorare proprio sulla portualità per non perdere il treno della rete transeuropea di trasporto che prevede - all'insegna dell'intermodalità - un sistema integrato di porti, interporti e aeroporti funzionalizzati per direttrici di traffico e specializzazioni merceologiche. Particolarmente allettante per la Sardegna la possibilità di diventare piattaforma logistica e infrastrutturale dei giganteschi navigli porta container che trasportano merci e persone fino al «corridoio dei due mari», cosiddetto perché con le due porte di accesso di Genova e Rotterdam mette in relazione Mediterraneo e Mare del Nord. Cagliari, Olbia e Portoferraio sono altresì intermedie verso l'accesso al corridoio 5 (Lisbona-Kiev), passaggio obbligato per le merci che provenienti da Gibilterra e da Suez viaggiano verso i mercati della Gran Bretagna, della Scandinavia e dell'Europa centro occidentale.

La crescita costante di flussi e modelli commerciali imposti dalla globalizzazione e l'aumento dei traffici con il Far-East (Cina e India su tutti) hanno creato una ragnatela di relazioni sempre più fitta tra le sponde africane, le regioni del Sud e i ricchi mercati del Nord. E il trasporto marittimo - più economico, affidabile, poco inquinante e rumoroso rispetto a quello stradale - già oggi

rappresenta il 70% del totale degli scambi tra la Comunità e il resto del mondo. Nei porti europei transitano ogni anno circa 2 miliardi di tonnellate di merci diverse.

Molte di queste merci passeranno nel corridoio naturale nazionale che lambisce a Est e a Ovest la Sardegna e che collega il Sud del Mediterraneo ai corridoi transeuropei TEN (Trans European Network).

Per questo Cagliari e la Sardegna hanno i requisiti naturali per essere una vera e propria piattaforma logistica e infrastrutturale, sede di attività logistiche e di seconda lavorazione capace di produrre valore aggiunto a partire dai flussi di merce portati dalle autostrade del mare.

Ci vogliono ora volontà politica, capacità imprenditoriali e una rete di relazioni internazionali per far decollare un progetto che può coniugare insieme la logistica con la portualità industriale: quindi alle aree del petrolchimico di Sarroch e Portotorres, unire le produzioni agro alimentari dell'Oristanese, l'industria pesante di Portovesme, valorizzare ulteriormente il ruolo del porto di Olbia, vero snodo commerciale per tutte le merci in arrivo dai porti nazionali del nord Italia e sfruttare le potenzialità di Arbatax.

Il progetto della Sardegna quale piattaforma logistica euro mediterranea, già assunto nella «legge obiettivo», esige ora la messa in moto di numerose iniziative intra ed extraportuali. Anche perché - come rileva SVIMEZ nel «Rapporto 2005 sull'economia del Mezzogiorno» - l'indice di infrastrutturazione per il trasporto e la logistica, limitatamente a superfici di accosti, piazzali e magazzini, per la Sardegna va più che bene (173,7 fatta 100 l'Italia); ma se si va a vedere le infrastrutture interportuali (capacità di movimentazione e disponibilità di binari) l'indice precipita al 6,8 contro il Centro-Nord al 150,4.

Dunque cantieri aperti in particolare: per l'adeguamento degli assetti infrastrutturali dei porti (fondali, banchine, spazi a terra, connessioni stradali e ferroviarie) e dell'offerta di intermodalità su ferro, in modo da ridurre i carichi di veicoli pesanti che gravano sulla SS. 131 e sulla Cagliari-Portotorres-Olbia con sistemi camion su treno. Per quanto riguarda Cagliari, che ormai ha assunto un rilievo strategico da potenziare ulteriormente e assistere con un sistema di infrastrutture, si rende necessario sviluppare anche le aree industriali limitrofe al porto e attivare seconde e terze lavorazioni e nuove localizzazioni industriali a partire dalla quantità e qualità delle merci in transito nonché dalle opportunità di export connesse alla rete di connessioni prodotte dal porto.

La Segreteria Regionale
della CISL Sarda