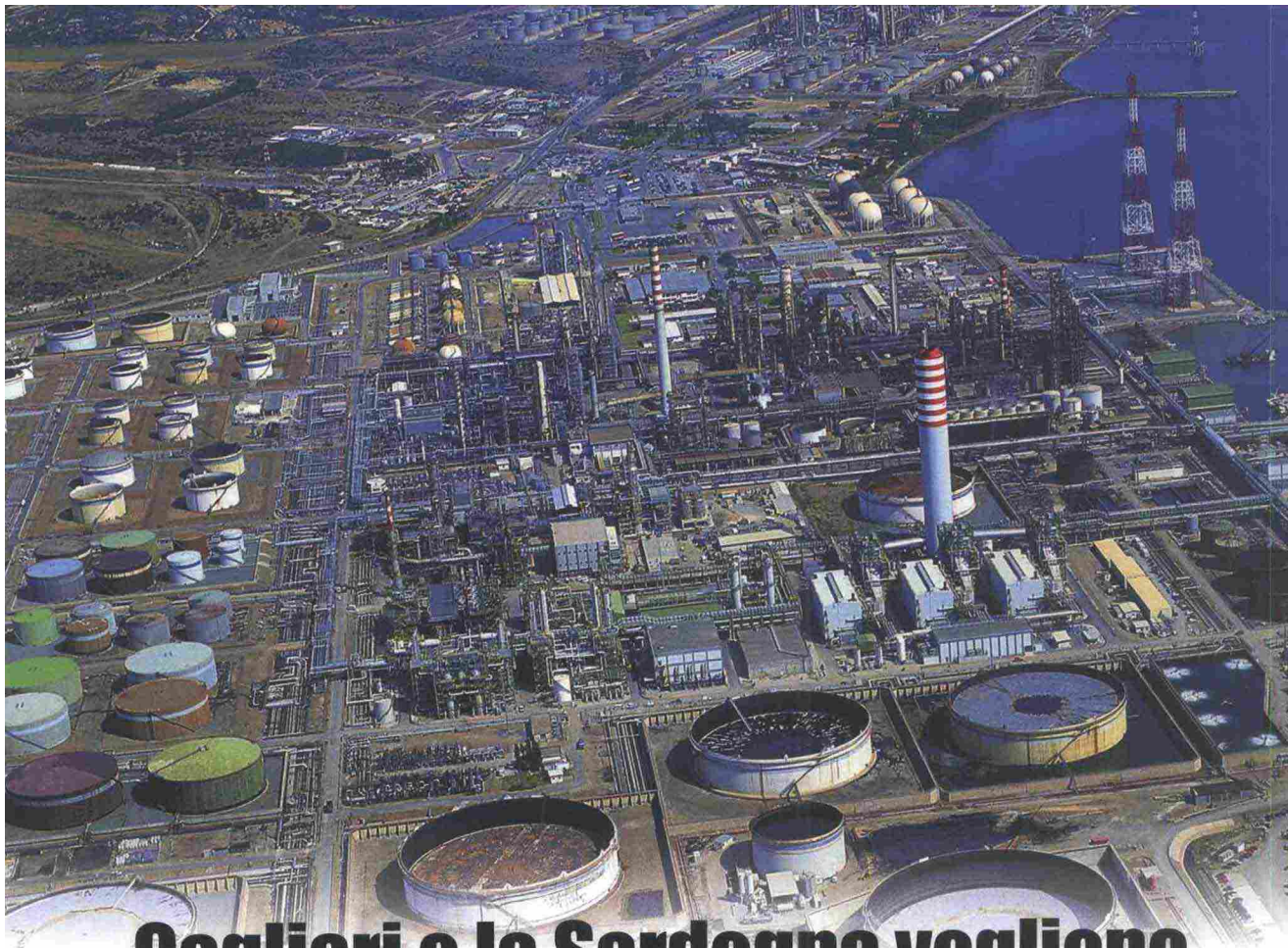




Cagliari e la Sardegna vogliono ripartire dal Golfo degli Angeli

Superare le critiche e le lamentele sulla crisi del porto canale di Cagliari e rilanciare l'azione per sfruttare le eccezionali potenzialità del Golfo degli Angeli. All'insegna del forte richiamo dal Presidente degli Agenti Marittimi della Sardegna, Giancarlo Acciario, il futuro marittimo dell'isola è stato messo al centro di un convegno significativamente battezzato "Golfo degli Angeli e non dei fantasmi", nel corso del quale è stata richiamata la necessità di un'iniziativa capace di mettersi alle spalle la frammentarietà del presente per scavalcare i numerosi vincoli che impediscono a Cagliari e alla Sardegna di ripartire. Una sorta di svolta che vuole imporre la logica dei fatti su quella delle parole e che riecheggia nello slogan relativo a una Montecarlo sarda, proposta di fare del capoluogo isolano un hub per cro-



Gian Enzo Duci

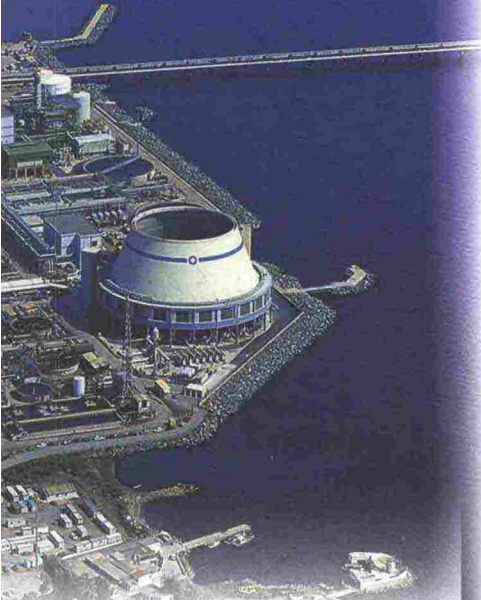


Lorenzo Pollicardo

ciere e mega yacht attraverso un progetto di totale revisione delle funzioni e delle destinazioni d'uso delle differenti aree del porto, in primis quelle del porto canale. A questo proposito il Gruppo Moby Tirrenia ha confermato un interesse di base a svolgere un ruolo in questa operazione, ribadendo anche l'interesse del Gruppo a partecipare ai lavori per la definizione di una nuova Convenzione relativa ai traffici fra Sardegna e continente. L'ipotesi di un porto da ridisegnare totalmente non è sta-

ta condivisa dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Massimo Deiana, che pure ha denunciato i vincoli burocratici che condizionano sia l'operatività sia i piani di sviluppo del porto. "Non si tratta di reinventare ma di far funzionare quello che c'è. Obiettivo non certo facile considerando che sono bloccati per questioni burocratiche circa 145 milioni di euro in nuovi progetti".

Giancarlo Acciario (Presidente Agenti Marittimi della Sardegna). Il recente avvio delle operazioni di bunkeraggio da parte della Saras rappresentano un possibile punto di svolta. "Non è concepibile che una nave che fa bunkeraggio non sia interessata a tutti gli altri servizi accessori che può garantire il cluster marittimo della Sardegna". Ma per ottenere risultati concreti diventa necessario "fare sistema", essere coesi. "Non mancheranno discussioni e problematiche ma bisogna partire dal



concetto che la vera concorrenza viene dai porti fuori la Sardegna, quelle realtà che favorite da sistemi di gestioni differenti dai nostri garantiscono condizioni più convenienti agli armatori". Tra gli obiettivi il rilancio in grande stile del turismo marittimo, crociere e megayacht, da favorire attraverso una destagionalizzazione delle attività. "Abbiamo tutti i servizi e le competenze per favorire gli scambi degli equipaggi, l'arrivo e le partenze dei turisti. Da valorizzare anche il segmento del lusso su cui abbiamo avviato una discussione in tempi non sospetti: un mega yacht va guardato senza invidie o pregiudizi, per la quantità di lavoro che può garantire al territorio e alle filiere produttive e di servizi tra le più varie".

Salvatore Mattana (Sindaco di Sarrabus). "La posizione geografica favorevole non basta più. Vanno attivati altri strumenti, altre condizioni operative". Innanzitutto, rispetto alla crisi di porto canale, "bisogna preservare la professionalità e la competenza dei nostri lavoratori, un patrimonio da valorizzare assieme a una piattaforma infrastrutturale che seppur con qualche difficoltà può rappresentare il punto da cui ripartire". Con 500 mila metri quadri di aree non ancora sviluppate a ridosso dello scalo due sono gli obiettivi da perseguire: la zona franca doganale e la logi-

stica. "Dopo decenni è cominciato il progetto del consorzio industriale sul primo lotto individuato dal Dcm del 2001. Avviato il lavoro di urbanizzazione avremo a disposizione uno strumento che garantisce la continuità delle merci". Riguardo la logistica l'imperativo è mettere a frutto gli spazi retroportuali. "Dopo Verona, con 180 ettari complessivi, possediamo la seconda area industriale per estensione in Italia. Non possiamo rimanere impietati a causa di pareri anacronistici quando non del tutto antistorici".

Paolo Truzzu (Sindaco di Cagliari). "Il porto è la più grande infrastruttura a servizio del nostro territorio. Il paradosso è che le difficoltà non derivano dalla penuria di risorse ma dalla mancanza di scelte politiche chiare e strategiche, da una burocrazia che ti blocca. Il livello dei ragionamenti deve essere internazionale. A poche miglia da Cagliari transitano le direttrici Suez - Gibilterra: intercettare solo l'1% permetterebbe di avere due navi in porto ogni giorno". Riguardo i ritardi sulla zona franca l'appello va ai cittadini. "Anche loro devono essere al nostro fianco. Non è possibile che un singolo vincolo blocchi 100 milioni di investimenti: va condotta una battaglia di popolo per creare una politica di sviluppo, per essere artefici del nostro destino".

Schiavoni. Momenti di cambiamenti e incertezze, il protezionismo in ogni regione in tutta Italia, paese individualista di natura, facciamo poca rete, il mondo sta cambiando più coesione dare giusto peso alla movimentazione delle merci sarde. Perso principale sbocco internazionale. Al centro dei traffici c'è sempre la merce, bisogna saperla servire con competenza, conoscenza del diritto doganale, internazionale, capacità finanziarie, fiscali, sanitario e assicurativo. La merce non va confusa con contenitori, non appartiene a contenitori e navi, ma a chi la vende e la compra. Un appello ad autorità e istituzioni, parlate con gli utilizzatori.

Betty Schiavoni (Presidente Alsea). In un paese per vocazione votato all'individualismo è giunto il momento di fare rete, di affrontare i grandi momenti di cambiamento e incertezza di questa fase storica in modo coeso. "Al centro dei traffici, non bisogna dimenticarlo, c'è sempre la merce. bisogna saperla servire con competenza, capacità finanziari e conoscenze profonde, dal diritto internazionale a quello doganale, a quello assicurativo. Essa non va confusa con i contenitori, non appartiene alle navi né agli armatori, bensì a chi la vende e a chi la compra". È a partire da questa consapevolezza che gli operatori devono "pressare" autorità e



Betty Schiavoni e Giancarlo Acciaro

istituzioni a garantire le condizioni di ingaggio più favorevoli per evitare una situazione come quella di porto canale, che ha fatto perdere alla merce sarda il suo sbocco internazionale. "Il contesto è cambiato. Guardiamo alle nostre professioni non solo sotto l'aspetto del legittimo interesse privato ma puntiamo ad un dialogo comune".

Gian Enzo Duci (Presidente Federagenti). Il mondo sta cambiando a velocità supersonica e il sistema paese è ancora immobile. "Quando si parla di Mediterraneo bisogna considerare una realtà diversa da quella conosciuta finora. Il discorso sulle infrastrutture va fatto sul medio - lungo termine". I cambiamenti in atto nell'economia mondiale, persino negli assetti demografici ("nel 2050 come europei rappresentiamo il 6% della popolazione mondiale rispetto al 22% del 1950"), impongono così cambi comportamentali. "Una modifica radicale nell'atteggiamento che non può essere più passivo, ma prevedere una forte promozione e la messa in campo di azioni straordinarie anche sul tema, quando si parla di turismo, della destagionalizzazione. Non è concepibile una realtà come la Sardegna occupi solo il 14esimo posto nella classifica per arrivo di turisti". La svolta potrebbe arrivare dalla nuova imprenditoria. "Fino ad ora le iniziative partivano da imprenditori che arrivavano da fuori, oggi cresce il numero di sardi che vuole impegnarsi per il proprio territorio". Il modello adatto per la Sardegna è quello delle Baleari dove "sono messe insieme industrie e turismo di natura diversa". Senza aver paura di costruire cose belle e sostenibili. "Lo abbiamo insegnato al mondo per millenni. Però è arrivato il momento in cui devono essere i territori a determinare le loro condizioni di utilizzo".

RedMar