

LE MERCI

Un'alleanza sui container per rilanciare l'export sardo

Sono le esportazioni delle materie prodotte nella Sardegna centrale a movimentare una quota consistente del traffico del porto canale di Cagliari. E per il business delle merci di Nuorese e Ogliastra si profilano nuovi scenari capaci di controbilanciare disagi e diseconomie determinati dall'atavica carenza infrastrutturale in cui a farla da padrone è il costosissimo trasporto su gomma su cui incide il gasolio alle stelle. I volumi di flusso dalle due province rappresentano il 50 per cento della movimentazione generale di tutta l'Isola. In testa il marmo di Orosei e il pet di Ottana polimeri, il primo passato dal 16% del 2011, cioè 2.300 container di blocchi, al 32 nei primi 3 mesi del 2012, il secondo si attesta intorno ai 2.500 lotti, il 40% dei quali diretti in sud Europa.

Sulle ultime frontiere dell'efficienza logistica in tema di esportazioni (ma anche importazioni) ieri mattina si sono accesi i riflettori di Confindustria in un seminario promosso dall'associazione nuorese. Accanto al presidente Roberto Bornioli, Franco Nicola Cupolo direttore generale del Cict (Cagliari international container terminal) e Leandro Ferrari customer service e statistic manager. «Quello degli spostamenti è un problema storico per la nostra terra», ha osservato Bornioli, «le strade sono tortuose, difficili, non è facile raggiungere i porti. E i trasferimenti su ferro sono impossibili, si possono facilmente immaginare i benefici che derivano dalla possibilità di saltare gli scali intermedi peninsulari, uno per tutti Genova, quando si sta esportando un prodotto all'estero». Secondo Cupolo i costi di sistema possono essere abbattuti dalle economie di scala. «Raggiungiamo 85 porti», fa sapere, «le due Americhe, l'Asia soprattutto la Cina dove è molto richiesto il marmo sardo, Medioriente, in tempi brevi».

Francesca Gungui