



Continuità territoriale: una questione di buonsenso (Nicola Silenti)

Data : 20 novembre 2015



Continuità territoriale marittima e interesse dei Sardi: da un'astratta questione di diritto al suo concreto esercizio quotidiano. Il tema della **Continuità territoriale della Sardegna** è molto di più di un affare ideologico intorno al nome di **Vincenzo Onorato**, ma una faccenda che richiede praticità e buonsenso. Il buonsenso di **accantonare le polemiche dispersive e sterili** sulla faccenda dell'acquisizione della **Cin Tirrenia** e riportare l'attenzione generale sui veri temi a cuore dell'utenza: *qualità, frequenza del servizio ed entità delle tariffe*. Tanto più che a esprimersi su eventuali indebite posizioni di mercato sarà l'*Autorità garante per la concorrenza*, che proprio nei giorni scorsi ha aperto un'**istruttoria sull'intero affare**. Un fatto, questo che, oltre a pronunciare una parola definitiva sulla questione, ha il merito ulteriore di riportare il tema nell'alveo naturale della giurisprudenza lasciando ai cittadini sardi tutti i margini possibili dell'approfondimento e del dibattito.

Come concordano gli studiosi della materia della continuità nel trasporto marittimo, è assai improbabile che la soluzione del problema dei rincari delle tariffe si possa lasciare al libero



mercato. E' ormai un dato assodato, infatti, che **l'interesse degli armatori privati per le tratte da e verso la Sardegna** si concentri, in assenza di un incentivo pubblico, soltanto nel periodo estivo. Da qui **l'importanza del contributo statale**, l'unico strumento capace di affrancare i Sardi dalle speculazioni del mercato e da un'impennata dei prezzi dei biglietti. Sulla scorta di questa evidenza oggettiva, appare di tutta evidenza come il **monopolio privato delle tratte da e per la Sardegna in capo a Vincenzo Onorato** non sia il tema cardine della questione. Non si può certamente rimproverare *Onorato* di indifferenza sulle tematiche dell'occupazione e dello **sviluppo in Sardegna con il gruppo Moby**, che, tra personale assunto e lavoratori dell'indotto, garantisce un impiego a centinaia di Sardi con circa mille aziende isolate coinvolte nel generare un fatturato di circa 33 milioni di euro all'anno. Forzato è anche l'argomento della tanto decantata necessità dell'instaurarsi di un **regime di concorrenza nel mercato dei trasporti marittimi da e verso la Sardegna**: un desiderio, in realtà, sconfessato dall'operatività delle quattro compagnie presenti che **non hanno prodotto l'abbattimento delle tariffe per l'utenza**.

La funesta esperienza quotidiana del trasporto locale insegna che spostare la competenza sulla continuità marittima dallo Stato centrale in capo alla Regione non comporta in automatico l'ottenimento di una migliore erogazione del servizio, mentre ben altra efficacia avrebbero interventi diretti dello Stato come **l'eliminazione dell'Iva a carico dei passeggeri residenti in Sardegna**, sulla scorta di quanto attualmente già in vigore per i residenti in Corsica. La vera cartina di tornasole, pertanto, non consisterà nel monopolio in sé ma nella sua regolamentazione, che sposterà il metro del giudizio sulla **qualità delle navi impiegate**, sulla **velocità di percorrenza** e sulla **frequenza delle linee**. In questa nuova prospettiva, gli effetti sostanziali dell'acquisizione di *Tirrenia Cin* da parte di *Onorato* potranno essere valutati finalmente secondo un criterio tangibile, oggettivo e imparziale: **l'andamento delle tariffe**.

Nicola Silenti

(admaioramedia.it)