

Gruppo Moby-Tirrenia: una minaccia o una nuova opportunità per la Sardegna? (Nicola Silenti)

Date : 25 Luglio 2015

Proteste, accuse e recriminazioni. Le reazioni alla scalata di **Vincenzo Onorato** alla compagnia marittima **Cin - Tirrenia** sembrano assumere ogni giorno di più le sembianze di un incendio verbale poderoso e incontrollabile. Una scalata, quella del proprietario del gruppo Moby, che di fatto assegna a quest'ultimo il **quasi monopolio del traffico passeggeri e merci da e per la Sardegna**, accentrando sul tema della **continuità territoriale per l'Isola** un'incessante sfilza di allarmi, lamentele e inquietudini generalizzate.

In realtà, le polemiche di questi giorni appaiono in larga misura artefatte e fondate su presupposti inesatti, dal momento che gli studi sulla continuità marittima convergono tutti nel ritenere che i **rincari delle tariffe**, ben difficilmente, possano essere calmierati dal libero mercato. E' un dato assodato, infatti, che l'interesse delle compagnie private per le tratte sarde sia concentrato, in assenza di un incentivo pubblico, soltanto nel periodo estivo: la stagione del grande afflusso di turisti, al di fuori del quale la continuità non è riuscita a soddisfare in maniera apprezzabile la domanda di mobilità dei sardi. Da qui l'importanza del contributo statale, l'unico strumento capace di affrancare il popolo isolano dalle speculazioni del mercato e quindi da un rincaro delle tariffe, e questo aldilà del fatto che a occuparsi del servizio sia un operatore singolo o una manciata di vettori privati.

Visto da questa prospettiva appare di tutta evidenza come il monopolio delle tratte da e per la Sardegna in capo a Vincenzo Onorato non sia il tema centrale della questione, e questo perché, si ritiene che **il problema reale non è il monopolio ma la bontà dei servizi offerti**. Qualità dei servizi ed economicità delle tariffe da garantire ai sardi in forza di una convenzione tra Tirrenia e Stato per un contributo statale annuo di oltre 72 milioni di euro, su cui hanno il compito di vigilare i ministeri dei Trasporti e dell'Economia e senza possibilità alcuna di iniziative unilaterali da parte della compagnia concessionaria.

Per altro verso, a fronte delle **fallimentari esperienze di Flotta sarda** e davanti all'**imminente interruzione della Saremar**, con la drammatica vertenza dei suoi 167 lavoratori, la notizia di **un più robusto impegno nell'Isola da parte del gruppo Onorato** può essere accolta dai sardi come una buona notizia. Una **notizia vantaggiosa** sul piano economico e di buon auspicio sul fronte delle ricadute occupazionali, e questo grazie al supporto dei numeri: i numeri incontestabili di un gruppo presente nei collegamenti tra il continente e l'Isola dalla fine dell'Ottocento e capace di generare dal 2.000 ad oggi investimenti per nuove navi per la Sardegna per quasi 700 milioni di euro. Un gruppo che di recente e non a caso il suo Patron ha definito un *"gruppo sardo"* punta di diamante di una realtà imprenditoriale che conta **ben 194 dipendenti sardi su 349** ed altri 155 lavoratori isolani impiegati per via indiretta sul territorio e un indotto di fornitori capace di interessare circa mille aziende sarde, per un fatturato generato da Moby nell'Isola di 33 milioni di euro all'anno. Numeri che sembrano tutt'altro che un cattivo presagio dunque, bensì un'iniezione di fiducia sul fronte dell'altra continuità di cui la Sardegna continua anche ad

avere un bisogno disperato: quella dei posti di lavoro nel settore marittimo.

Nicola Silenti

(admaioramedia.it)