



L'opinione

Qatar Holding nell'isola in tempo di crisi. E le difficoltà sardiste sulla "Flotta Sarda".

Cari Lettori,

E' d'obbligo un benvenuto in Sardegna all'emiro del Qatar Al Thani. Uno dei massimi rappresentanti della finanza mondiale ha scelto di puntare sulla nostra isola, a partire dall'investimento di 600 milioni di euro nella Costa Smeralda.

La Qatar Holding subentrerà alla Colony Capital di Tom Barrack lasciandone tuttavia la gestione alla Starwood e associati per quanto riguarda la rete alberghiera di lusso. Non è poco in una terra attraversata dalla crisi senza la sovranità adeguata per farvi fronte e con un disperato bisogno di attirare capitali.

L'operazione presenta diversi benefici ma altrettante criticità. In primo luogo bisogna guardare con favore al potenziale d'investimento nel breve e nel lungo termine: la Sardegna consolida così la sua posizione di prestigio nell'ambito delle località internazionali dal grande appeal turistico, a sua volta determinato dalla ricchezza ambientale che lo contraddistingue (e noi ci auguriamo a breve anche da quello culturale). L'investimento, a cui dovrebbero seguire analoghi progetti in altre zone dell'isola, contribuirà ad inserire la nostra terra nella rete delle maggiori destinazioni alberghiere del pianeta, in netta controtendenza rispetto ai piccoli operatori commerciali italiani che della Sardegna – ad esempio in ambito ricettivo - ne hanno inquinato le caratteristiche omologandone l'immagine al resto d'Italia. Al pari della riviera romagnola e di altre località italiane nettamente inferiori per patrimonio naturalistico da offrire ai visitatori stranieri. Una circostanza che farà crescere anche le quotazioni del nostro mercato immobiliare.

Stando agli intenti di Al Thani e al lavoro di partenariato avviato dalla Giunta Cappellacci, il Qatar inserirà nel suo circuito commerciale anche i prodotti dell'artigianato Sardo, offrendo così all'isola una prestigiosa vetrina internazionale da cui fare promozione e interscambio culturale (oltre che economico).

Rimangono certamente da chiarire i contorni di un investimento di tale portata, ad esempio riteniamo che nell'operazione vada inserita una politica economica destinata a migliorare le maestranze delle imprese Sarde affinché possano inserirsi da protagonisti (e non in qualità di subalterni, o peggio, camerieri) verso le nuove prospettive economiche del territorio. Pensiamo in particolar modo allo sviluppo di una migliore politica del Credito per le imprese Sarde e ad un miglioramento dell'offerta formativa nel campo del management e della ricettività da parte dell'Istruzione regionale. Dobbiamo formare i nostri operatori e consentire loro le capacità economiche e burocratiche di attivarsi. Naturalmente riteniamo altresì che questo investimento non debba trasformarsi nel lungo termine nella sempreverde tentazione di cementificare le nostre coste, danneggiando proprio quell'appeal naturalistico che ha spinto il fondo sovrano del Qatar a scommettere sul nostro futuro.

Paradossale invece l'opera del Governo Monti, mentre a Roma aprono inutili tavoli per la serie di irrisolte vertenze dell'isola, il premier si è limitato a ricevere l'emiro Al Thani quasi fosse una benevola concessione del suo Governo nei confronti della Sardegna. Infatti le misure del Governo stesso escludono la nostra terra da qualsiasi intervento strutturale di rilancio. A tale proposito il parlamentare Mauro Pili ha presentato

un'insolita denuncia al Capo dello Stato circa l'inadempienza dell'esecutivo Monti nel pianificare lo sviluppo della Sardegna. A riprova di un totale disinteresse di Roma nei confronti del Popolo Sardo.

Probabilmente sarebbe ora di agire politicamente da soli.

Tra i vari limiti economici che oggi paghiamo dopo la stagione dell'industrializzazione selvaggia con lo spettro della cassa integrazione perenne e della disoccupazione, i Trasporti continuano a rimanere i protagonisti di questo difficile contesto. Persino la Colony Capital di Tom Barrack (nonostante guardi ad una clientela di lusso, sicuramente indifferente al costo dei trasporti), ha invitato la politica a fare di più per evitare il tracollo dell'economia isolana dall'isolamento in cui rischia di ridursi (*La Nuova*, 29-04-12).

Sia nei mari che nei cieli, come Sardi siamo ostaggi di una pessima politica, di un pessimo sindacalismo e di pessimi operatori commerciali che agiscono con estrema disinvoltura nelle maglie del permissivismo italiano. Ad esempio, non sono pochi i sospetti di un cartello a danno della Sardegna da parte di Meridiana e Alitalia, magari per continuare ad incamerare denaro pubblico a fronte della scadente continuità territoriale sin qui vista. Come appare evidente il possibile cartello marittimo facente capo a Onorato nella conduzione dei trasporti *da e per* l'isola.

Il Partito Sardo d'Azione in materia di Trasporti si è trovato in una posizione difficile, la sua gestione all'assessorato regionale ha dovuto trovare in breve tempo una soluzione al rialzo dei prezzi dell'oligopolio dell'armatore Onorato e sotto questo profilo la cosiddetta "Flotta Sarda" (Saremar) ha rappresentato una difficile soluzione tampone con costi a carico del cittadino. Il movimento Fortza Paris ha giustamente chiesto conto dell'approccio culturale emerso dal PSD'AZ. Nel [comunicato](#) dello scorso 28 aprile, Massimo Carboni (FP) si è chiesto se sia possibile immaginare lo sviluppo considerando il turista come un costo. Questa osservazione si è fatta strada in base alla considerazione, opinabile, degli amministratori che, tutto sommato, riterrebbero giustificato un ricorso all'uso di denaro pubblico se si tratta di garantire la mobilità di merci e persone. E questo potrebbe valere per i trasporti tra la Sardegna e le sue isole minori (come contemplato anche dalla [nuova](#) legislazione sulla mobilità delle merci sostenuta dal PSD'AZ), ma appare alquanto discutibile trovare normali gli attuali costi dei trasporti *da e per* la Sardegna: come si può arrivare a Milano allo stesso costo di un viaggio tra Roma e Londra?

E' chiaro che la prossima sovranità di cui tanto si parla servirà anche a risolvere questo conflitto che anima i sardisti stessi: da un lato sono consapevoli del fatto che la Regione non potrà vestire i panni dell'armatore (mentre ogni tanto rispolverano il concetto di *zona franca*), dall'altro ritengono lecito spendere denaro pubblico per far fronte a gruppi economici che avrebbero solo bisogno di una legislazione ad hoc con cui essere calmierati. Ad esempio la Zona Franca, se applicata sulle accise dei carburanti, consentirebbe un netto abbattimento degli oneri di trasporto per le compagnie, che avrebbero meno scusanti con cui giustificare un rialzo dei prezzi. E Bruxelles avrebbe poco di che lamentarsi, le Canarie in cui vige questo sistema, benché esterne alla zona doganale UE, fanno comunque politicamente parte dell'Europa. Immaginiamo anche l'esistenza di un [Antitrust Sardo](#).

E se la logica del *low cost* può opporsi a quella delle compagnie di bandiera, appare necessario ridisegnare una politica dei trasporti con una gestione meno disinvolta degli slot aeroportuali fin'ora assegnati alle compagnie. Quest'ultimo punto vede già in campo l'On. Uggias (IDV) che in sede europea si sta attivando per una soluzione.

Nel frattempo rileviamo che sul campo della promozione, dopo la [nostra critica](#) mirata all'Assessorato al Turismo, la pubblicità dell'isola va assumendo un cambio di direzione nel merito dei contenuti ([JPG](#)).

L'unica cosa di cui dobbiamo essere consapevoli oggi è che solo la Sovranità potrà darci gli strumenti più idonei per calibrare meglio il volume di traffico su cui intendiamo espanderci. Diversamente, saremmo continuamente costretti alla ricerca di complesse soluzioni-tampone senza addentrarci in quelle strutturali.

Di Adriano Bomboi, 01-05-12.

[U.R.N. Sardinnya ONLINE – Nazionalisti Sardi](#)

www.sanazione.eu

urn.mediterraneo@gmail.com