



Esteri

I sardi applaudono la flotta navale Corsa, ma sarà a maggioranza privata.

*Oggi la stampa e la politica sarda applaudono all'iniziativa di una flotta corsa di navigazione. Ma ci siamo sbagliati tutti, quella corsa parla di "compromesso liberale" perché sarà a maggioranza privata. Ecco lo schema della SEMOP, seguito da un commento - Di Adriano Bomboi.*

Oggi la stampa regionale riporta una notizia che ieri ci ha ingannati tutti, a partire da Arnaldo Boeddu della CGIL sino agli indipendentisti di Bustianu Cumpostu. Secondo i quotidiani sardi ed i loro commentatori la Corsica avrebbe realizzato una compagnia pubblica di navigazione.

In realtà le cose non stanno esattamente in questi termini.

I quotidiani corsi parlano apertamente di "compromesso liberale": la maggioranza azionaria dell'iniziativa avviata dai nazionalisti corsi sarà privata. Le motivazioni di questa scelta sono le stesse che da tempo sostengo, inascoltato, in un desolante panorama politico sardo che ignora le leggi del mercato: lo scopo del privato non è solo quello di rincorrere il profitto perché la sua "pubblica utilità" consiste nell'impedire la trasformazione dell'iniziativa in un inefficiente carrozzone clientelare speso dai contribuenti.

Nonostante le mie iniziali perplessità, possiamo quindi affermare che in Corsica esiste un centrodestra e dei politici più responsabili di quelli che in Sardegna sostennero una flotta sarda interamente spesa dai nostri concittadini.

Qual è lo schema dell'iniziativa corsa?

La comunità autonoma acquisterà delle navi. Tali navi, rinnovate, confluiranno in due distinte società SEMOP (nel diritto francese si tratta di società a partecipazione mista pubblico/privata). Queste società agiranno sotto l'egida di una convenzione di servizio. La prima SEMOP si occuperà delle tratte minori (e avrà un capitale a maggioranza pubblica); la seconda si occuperà delle tratte strategiche maggiori (e avrà un capitale a maggioranza privata).

Non sfuggirà a nessuno quanto la seconda soluzione, benché diversa, ricordi a grandi linee lo schema su cui attualmente poggia la convenzione che garantisce all'armatore Onorato l'oligopolio delle tratte da e per la Sardegna col continente.

In questo senso l'iniziativa, come già obiettato da alcuni politici corsi, lascia aperti dei quesiti giuridici riassumibili in una sola domanda: questo esperimento rientrerà nelle deroghe ammesse dalla normativa UE in materia di trasporti?

Sa Natzione

Staremo a vedere.

La seconda osservazione che vorrei esporre riguarda la natura economica dell'iniziativa. Per quanto sia stato lodevole un compromesso ideologico destinato ad evitare quanto più possibile il disastro che abbiamo già conosciuto in Sardegna, con la vecchia "flotta sarda", anche il sistema misto pubblico/privato non è sinonimo di garanzia od efficienza. E ciò per due ragioni fondamentali:

La prima è che un privato eterodiretto dalla politica, e soprattutto dai soldi pubblici, finisce immancabilmente per porsi in una posizione dominante di mercato (le leggi dell'economia infatti sono ben diverse dagli auspici della politica). La seconda ragione è che tale posizione dominante del privato sostenuto dal pubblico provoca due serie conseguenze (peraltro già osservate nel caso sardo): la prima è che viene alterata la determinazione dei prezzi, che si portano al rialzo, in quanto la presenza del pubblico riduce i margini della concorrenza influenzando negativamente sugli importi che verranno scaricati sugli utenti. La seconda conseguenza è che proprio il supporto del pubblico ad una specifica compagine privata limiterà a terzi concorrenti la possibilità di contrastare i bassi costi di chi detiene la posizione dominante.

*08-09-16.*