Sa Natzione
U.R.N. Sardinnya ONLINE

L'opinione

Insularità e trasporti: Giunta Pigliaru esporta il piagnisteo assistenziale da Roma a Bruxelles.

*Di Adriano Bomboi.*

Ricorda Giampiero Borrielli: Sardegna, oltre 24.000 chilometri quadrati per oltre un milione e mezzo di abitanti. Taiwan, una delle maggiori economie del mondo, oltre 35.000 chilometri quadrati per oltre 23 milioni di abitanti. Nella nostra isola esiste un problema di trasporti, nell'isola di Formosa (Taiwan), assolutamente no.

Del resto dovremmo ricordare varie altre potenze economiche sorte su isole e prive di problemi nei collegamenti, come Inghilterra e Giappone. Eppure Taiwan non è uno Stato indipendente, benché nella sua storia geopolitica, a cavallo tra Cina e occidente, abbia conseguito tutte le caratteristiche per considerarsi tale.
L'autonomia asiatica possiede un'estensione geografica similare alla Sardegna. Ciò nonostante, il XX° rapporto dei ricercatori del Crenos indicherebbe che l'insularità ai sardi costerebbe 1,1 miliardi di euro, causando svantaggi alla nostra economia. Le linee guida che avrebbero ispirato tali ricercatori, che appaiono più ideologiche che scientifiche, si baserebbero sulla condizione di minorità geografica ed in parte politica. Il che appare poco serio, sia sul piano accademico, sia su quello economico, e naturalmente nelle sue conseguenze politiche.

Diciamoci la verità: il deficit economico, relativamente ai trasporti, non deriva da una condizione di insularità, né dall'ampiezza fisica di tale insularità, ma da una serie di fattori, tra cui il peso demografico (nella misura di un capitale sociale capace di sviluppare l'economia locale); nonché dal peso politico del territorio in oggetto (nella misura di istituzioni sovrane capaci di promuovere liberi investimenti piuttosto che servizi assistenziali).

Oggi abbiamo una convenzione Tirrenia che costa ai contribuenti più del suo valore, poiché la sedicente privatizzazione del vettore navale non impedisce al settore pubblico di versare annualmente oltre 72 milioni di euro per il mantenimento del servizio (il suo amministratore delegato, con l'arrivo della CIN, prenderà una liquidazione da 1,5 milioni di euro). Inoltre abbiamo una spesa per la continuità territoriale aerea basata su servizi di collegamento inferiori al proprio costo (laddove persino la Corsica francese risulta maggiormente connessa alla terraferma); così come abbiamo un modello di low cost aereo basato sulla formula del co-marketing: ovvero, a differenza del modello irlandese (Stato in cui ha sede la nota compagnia Ryanair), non disponiamo di una zona franca ad hoc ma spesiamo, sempre a carico del contribuente, l'abbattimento dei costi di servizio che consentono il successo del low cost.
A fronte di tale struttura rigida, parassitaria ed assistenziale (su cui nessun privato


Gruppo U.R.N. Sardinnya ONLINE, 2015 – www.sanatzione.eu - urn.mediterraneo@gmail.com (Licenza CC 2.5, BY-NC-ND)

sardo, italiano od internazionale investirebbe mai denaro per sfidare tali oligopoli), abbiamo una Giunta Pigliaru che si è incontrata col ministro Delrio per chiedere ulteriori risorse a Roma onde ridurre il "gap" dell'insularità.
Ma non solo: lo scorso 3 giugno, il governatore Pigliaru ha annunciato la costituzione di un gruppo delle Regioni insulari, in seno al comitato UE delle Regioni, onde mendicare ulteriori soldi pubblici da dilapidare nel "Tartaro greco" di questo colossale imbroglio politico a danno del mercato, dei cittadini e degli imprenditori.

Dobbiamo inoltre considerare che Pigliaru, già docente presso l'università di Cagliari, ha ricoperto un ruolo attivo nella struttura del Crenos. Possiamo ipotizzare un uso strumentale in chiave politica di tali studi?

Come uscire da questa situazione? Liberalizzando seriamente i trasporti per attirare nuovi investimenti: discutiamo seriamente di zona franca, a debita distanza da quanti negli ultimi anni sono riusciti a ridicolizzare uno strumento di politica economica ancora esistente in Europa e dalla grande attualità in Asia (protagonista della globalizzazione). Opportuno inoltre smantellare la convenzione Tirrenia; riducendo i sussidi pubblici a servizi inefficienti. Infine riflettendo sull'indipendenza dell'isola dalla legislazione antitrust italiana. Il tutto ovviamente non potrà esimersi dal considerare un generale rilancio dell'economia della Sardegna, che non passerà attraverso nuove iniezioni di assistenza, ma liberando la nostra terra dall'oppressione di fiscalità e burocrazia inique per dare ossigeno alla nostra cultura.

*- Articolo correlato: "Ecco perché Meridiana è in crisi. Quale futuro per il trasporto aereo?" (Sa Natzione, 19-11-14).*

*05-06-15.*



Gruppo U.R.N. Sardinnya ONLINE, 2015 – www.sanatzione.eu - urn.mediterraneo@gmail.com (Licenza CC 2.5, BY-NC-ND)