

CONVEGNO DI STUDI

“LA CONTINUITÀ TERRITORIALE DELLA SARDEGNA”

Passeggeri e merci, low cost e turismo

Sassari – Aula Magna dell’Università – 28-29 novembre 2014



Nelle giornate di venerdì 28 e sabato 29 novembre 2014 si è svolto, presso l’Aula Magna dell’Università degli studi di Sassari, il convegno di studi “**La continuità territoriale della Sardegna. Passeggeri e merci, low cost e turismo**”. L’iniziativa, promossa dal Dipartimento di Giurisprudenza dell’Università di Sassari, è stata resa possibile costruita mediante l’ingente sforzo organizzativo della cattedra di Diritto della Navigazione, presieduta dal prof. **Michele M. Comenale Pinto**, e ha

potuto contare sul finanziamento della Fondazione Banco di Sardegna, del Consorzio universitario nuorese e della Banca di Sassari, nonché sulla collaborazione di numerosi soggetti istituzionali e privati, in particolare di varie realtà economiche e produttive locali.

Particolarità saliente di questo convegno, oltre al notevole livello scientifico e tecnico degli interventi accademici, è stata un approccio dinamico, pragmatico e interdisciplinare alla tematica affrontata, che ha permesso di tendere al difficile obiettivo di dare nello stesso ambito, oggettivamente ristretto in termini di tempo a disposizione, una panoramica efficace, una soddisfacente sistematizzazione, rispetto alla sua complessità, della materia e una rassegna di punti di vista, qualificati dal ruolo ricoperto dagli intervenienti. Si colloca in questo inquadramento la partecipazione al convegno dei maggiori esperti e studiosi di continuità territoriale, provenienti, oltre che dall’Italia, da Argentina, Corsica, Paese basco e Spagna, affiancati dai rappresentanti istituzionali, gli attori economici del settore e gli esponenti del mondo produttivo e associativo, oggettivamente interessati e legati, per l’importanza che ricoprono i trasporti nella vita sociale e nella pratica commerciale, allo sviluppo dei collegamenti e delle relative infrastrutture.

Al Rettore, prof. **Massimo Carpinelli**, è stato affidato l’*incipit* della conferenza. Porti i tradizionali saluti e i ringraziamenti agli organizzatori e ai partecipanti, ha positivamente salutato l’ampiezza di prospettiva sottesa all’organizzazione del convegno, con un particolare accento sulla sua portata internazionale e sulla importante occasione, da esso rappresentata, di scambio e circolazione di idee e conoscenze scientifiche, quale tappa di quel percorso volto

a creare in ambito europeo un terreno comune di dialogo, crescita e comunanza culturale e tecnica. Per l'Università di Sassari rappresenterà parte importante, in seno a questo processo, l'apprestamento di condizioni di praticabilità per una costante mobilità degli studenti sassaresi alla volta dell'Europa e di studenti europei verso l'ateneo turritano.

Dopo i saluti del Direttore del Dipartimento di Giurisprudenza, prof. **Gian Paolo Demuro**, che ha sottolineato l'estrema attualità del tema trattato, il prof. **Comenale** ha ceduto la parola per i saluti ad alcune delle autorità intervenute.

Il sindaco di Sassari **Nicola Sanna**, esprimendo il suo interesse per la questione e collegandosi a quanto detto poco prima, ha affermato: "La questione dei trasporti è la questione sarda. La Sardegna non può vivere senza trasporti efficienti secondo standard europei". Il convegno è stato indicato, pertanto, come occasione preziosa per discutere su quale modello e quale sistema di trasporti sia adeguato per questo territorio.

Sulla stessa linea, l'assessore regionale ai trasporti **Massimo Deiana** – portati all'uditorio i saluti da parte della Giunta regionale – ha sottolineato l'intensità del dibattito su continuità e trasporti, sollevando al contempo un rilievo sul fatto che per scarsa competenza, mancato approfondimento degli aspetti tecnici, oppure a volte per superficialità o convenienza elettorale, molta parte delle proposte avanzate e delle soluzioni, prospettate per i problemi all'ordine del giorno, non siano sostenibili giuridicamente, finanziariamente o politicamente. Nel prendere atto di questa situazione ha espresso un vivo apprezzamento verso gli organizzatori del convegno e il loro sforzo di offrire una trattazione a 360 gradi dell'argomento, nel solco di una tradizionale attenzione dell'accademia sassarese ai problemi inerenti ai trasporti e alla relativa disciplina e organizzazione.

Il nucleo del successivo intervento, tenuto dall'assessore regionale al Turismo, artigianato e commercio, **Francesco Morandi**, ha posto al centro dell'attenzione la dipendenza della scelta delle politiche nel settore dei trasporti dalla comprensione di come cambiare il modello di sviluppo della Sardegna, operazione che pur nella sua complessità dovrà essere compiuta senza ritardo per rispettare scadenze precedentemente fissate e cogliere le migliori opportunità disponibili. Ha senz'altro riconosciuto un approccio metodologico corretto, quale quello adottato in occasione del convegno, nell'affiancamento, alle riflessioni scientifiche, di un dibattito sociale e politico impostato in maniera ampia, comprendente il trasporto di merci e passeggeri, tramite nave o aeromobile. Riguardo al settore turistico, la Sardegna risente tuttora di una visione della continuità in relazione alla penisola, che vede il mercato italiano come mercato domestico, mentre si dovrebbe intendere con la medesima accezione, ormai, l'ambito europeo. Se nel modello di sviluppo prospettato il turismo dovesse fungere da trainante anche rispetto all'incremento del commercio e dei servizi, la Sardegna in ogni caso non può rinunciare a collegamenti stabili e affidabili. In conclusione, l'assessore ha colto l'occasione per rammentare che il concetto stesso di continuità territoriale è nato in occasione del **Convegno del 15 e 16 ottobre del 1999** organizzato proprio dall'Università di Sassari, soggiungendo che questa seconda occasione sarebbe stata propizia per fare il punto sullo "stato dell'arte".

Ha preso brevemente la parola, concludendo questa nutrita parentesi preliminare, il Commissario del Consorzio Universitario Nuorese, **Caterina Loi**, che ha rimarcato come il tema della continuità territoriale, legato a quello dei trasporti interni, tocca gli interessi di tutti i sardi. Criticità come l'insularità, le tariffe esose, le situazioni di monopolio, sono state indicate come meritevoli di attenzione e di impegno nell'affrontarle e risolverle ove possibile. Chiudendo l'intervento, ha espresso e ribadito la soddisfazione del Consorzio Universitario Nuorese per la costante e costruttiva collaborazione con il Dipartimento di Giurisprudenza dell'Università di Sassari.

Nel dare formale inizio ai lavori, il prof. **Comenale** ha evidenziato come già i primi interventi avessero individuato i principali nodi della tematica e ha rievocato il percorso della disciplina e della attuazione della continuità territoriale, a cui avevano fatto riferimento in precedenza gli assessori Deiana e Morandi.

Il fitto programma dei lavori è stato cadenzato in tal guisa: le relazioni scientifiche sono state suddivise in tre sessioni di lavoro, tenutesi nella giornata di venerdì. Dato il numero ingente di relatori, si è limitato il tempo di ogni intervento a quindici minuti; il rispetto di tale clausola, dimostratosi alquanto difficoltoso, ma generalmente ottemperato, ha richiesto un ulteriore sforzo di sintesi agli oratori, nell'affrontare la tematica in tutta la sua complessità senza sacrificare l'esigenza di dare atto alla mole di lavoro retrostante. Per la mattinata di sabato è stata invece prevista una tavola rotonda scandita dagli interventi (programmati) di esponenti del mondo politico, delle associazioni e delle aziende del settore dei trasporti, con uno spazio per eventuali contributi estemporanei. Probabilmente, e specie in questa occasione di discussione e confronto, sarebbe stato opportuno prevedere anche la partecipazione di rappresentanze o delegazioni di lavoratori del settore, specie di quelli che nella stretta attualità affrontano vertenze di crisi.

A presiedere la **I Sessione**, "**Il problema della continuità territoriale nel contesto giuridico economico**", è stata chiamata la prof.ssa **Elda Turco Bulgherini**, Ordinario di Diritto della Navigazione presso l'Università Tor Vergata e presidente dell'A.I.DI.N.A.T. – Associazione Italiana Diritto della Navigazione e dei Trasporti, che ha svolto una concisa introduzione illustrando gli scopi dell'associazione testé citata: incentivare gli studi sullo sviluppo sostenibile del sistema dei trasporti, analizzando i sistemi produttivi e i loro cambiamenti ed evoluzioni, e sostenere l'esigenza di apprestamento di adeguati strumenti giuridici per la regolazione dei fenomeni economici. Ruolo dell'università, in questo campo, è costruire ponti fra la ricerca, il mondo produttivo, il mercato e le pubbliche amministrazioni, contribuendo al perfezionamento di una legislazione ancora insufficiente e lacunosa.

Per esigenze di lavoro, ha svolto anticipatamente la sua relazione, originariamente collocata nella seconda sessione, il Direttore generale dell'ENAC **Alessio Quaranta**, su "La continuità territoriale ed il ruolo dell'Enac dopo l'istituzione dell'Autorità dei trasporti". Nella stessa sono stati delineati ruoli e funzioni attribuiti alla detta Autorità dalla legge istitutiva (la n. 26 del 2011), il forte interessamento del sistema della continuità territoriale in Sardegna da parte delle disposizioni, e le antinomie paventabili fra queste e i margini di autonomia in materia dei trasporti di cui gode la Sardegna in forza dello Statuto speciale. Fra i compiti dell'Autorità, infatti, sono previsti l'elaborazione di tariffe e la predisposizione di schemi e bandi di gara. Altro aspetto che fa scaturire dei dubbi sulla diretta applicabilità delle disposizioni della legge istitutiva, è la riconducibilità a fonti internazionali della gran parte del sistema di norme di diritto aeronautico. Dunque il ruolo dell'Autorità (la cui attività è mediata dalla lettura data dalla Sentenza n. 41 del 2013 della Corte Costituzionale) può essere quello di stabilire livelli minimi di servizio e di stabilire dove si manifesta la necessità di istituire a carico dei vettori obblighi di servizio pubblico, nonché la predisposizione di bandi e convenzioni. Restano in sospeso i dubbi sul significato della "indipendenza" di questa Autorità (poiché essa non è propriamente "imparziale", ma persegue l'interesse pubblico) e sulla reale necessità della sua istituzione considerando la quasi totale liberalizzazione del settore del trasporto aereo e la portata e l'efficacia in seno a esso delle fonti internazionali.

Il prof. **Paolo Fois**, emerito di Diritto internazionale all'Università di Sassari, ha tenuto la sua relazione su "La situazione insulare". L'insularità, e il problema della continuità, non si possono separare dal contesto generale; vanno individuate, inoltre, le norme applicabili. La relazione ha posto l'accento sulla lacunosa applicazione delle norme dei trattati -che configura una violazione del principio di primazia del diritto dell'Unione- giustificata con ragioni di efficienza, fatte prevalere su quelle della legalità. Analizzando le norme, si può notare che in queste fonti si rinvenivano misure e regole particolari per le regioni cosiddette "ultraperiferiche", mentre nessuna tutela specifica è prevista per la mera insularità. Nei Regolamenti non viene dato alcun rilievo alla insularità. Quanto alle istituzioni dell'Unione, salvo l'attivismo del Comitato delle Regioni, esse non hanno mostrato alcun interesse alle regioni insulari, anche per la ragione che i regimi derogatori, in generale, vengono visti, specie dalla Commissione europea, come distorsivi delle regole di mercato. Gli appigli più convincenti per fondare interventi a favore della continuità sono da individuarsi in alcune norme sulle reti trans europee, ma soprattutto nell'attuazione delle politiche di coesione. Riguardo alla continuità, l'insularità non svolge un ruolo determinante, mentre può esserlo la perifericità.

La relazione della prof.ssa **Giuliana G. Carboni** – Associato di Diritto pubblico comparato presso l'Università di Sassari, dedicata a "Il diritto alla mobilità", ha tracciato il percorso di genesi e affermazione di questa nuova fattispecie emergente, che rientra nella tendenza all'espansione del tradizionale catalogo dei diritti. La libertà reale di movimento, si distingue per maggiore incisività dalla semplice libertà di circolazione, classificabile fra le libertà negative. Riguardo al quadro normativo, si è riscontrato come il legislatore italiano non si sia efficacemente attivato per dare corpo a questo diritto, a differenza che in altri stati, ad esempio quello francese, in cui sono stati mossi i primi passi in tal senso tramite l'introduzione nell'ordinamento di norme in favore di zone del paese e gruppi sociali svantaggiati. Anche in assenza di specifica produzione positiva, peraltro, si possono da subito individuare le basi giuridiche di questo diritto in un complesso di norme riguardanti il rapporto fra diritti sociali e diritti economici. In questa ricostruzione hanno un ruolo decisivo le fonti di diritto dell'Unione, e gli strumenti da esso previsti, non ultimi quelli giurisdizionali, corroborati nelle loro possibilità di azione e intervento dall'innalzamento al rango di norma dei trattati della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, operato dal Trattato di Lisbona. Certamente è strumentale a questo percorso una rilettura del processo di integrazione che si fonda sul bilanciamento fra le regole del mercato e i diritti.

Dopo una breve pausa, i lavori sono ripresi con l'intervento della dott.ssa **Alice Valdesalice**, Ricercatrice Eurac - Istituto per lo studio del federalismo e del regionalismo. La relazione, intitolata "Autonomia finanziaria e specialità sarda: una prospettiva comparata", ha illustrato un interessante studio parallelo dei pilastri normativi dell'autonomia finanziaria, dal punto di vista costituzionale e in relazione allo specifico contenuto degli Statuti speciali, della Sardegna e del Trentino-Alto Adige. Sono stati comparati il sistema delle fonti, le modalità di modifica delle stesse e il regime delle partecipazioni, sottolineando il peso residuale delle entrate tributarie proprie delle regioni e la contestuale tendenza alla diminuzione dei trasferimenti statali. In questo quadro, i vincoli di spesa, che limitano di fatto l'autonomia, possono essere superati, in prospettiva, solo tramite la messa in discussione e il superamento del Patto di stabilità.

La prof.ssa **Maria Prezioso**, Ordinario di Geografia economica all'Università Tor Vergata, ha presentato l'intervento "Blue cross-border evidence: quale resilienza alla continuità territoriale e all'organizzazione economica policentrica", argomentando come la creazione di collegamenti e la costruzione delle relative infrastrutture sia pianificata sulla base di una strategia basata sulle necessità dei nuclei economici più importanti e sui corridoi a maggior volume di traffico di passeggeri e merci che li connettono, il che rende difficoltoso ed economicamente svantaggioso promuovere la creazione di collegamenti caratterizzati dai medesimi standard operativi e organizzativi tra le zone meno ricche e densamente popolate e fra esse e i centri nevralgici dell'Unione. La Sardegna, in questo contesto, risulta infatti esclusa dall'applicazione dei tre accordi di Basilea.

Il prof. **Fabio Carlucci**, Associato di Economia applicata presso l'Università di Salerno, ha svolto una relazione su "Trasporto aereo: coesione sociale e sviluppo economico", affrontando alcuni spunti di approfondimento sull'influenza e sull'impatto del trasporto aereo sul territorio. In particolare, è stato analizzato il concetto di "trasporto sostenibile" in relazione alla questione finanziaria, alle scelte in merito alle forme di trasporto e collegamento, e alle ricadute di casi di gestione scarsamente assennata da parte di compagnie aeree e società di gestione degli aeroporti.

Una proficua digressione rispetto alla trattazione degli aspetti più attuali della materia è stata aperta dalla relazione del prof. **Attilio Mastino**, Ordinario di Storia romana presso l'Università di Sassari, che ha parlato dei "Trasporti marittimi nel Mediterraneo antico". Anche in un'epoca così remota, la Sardegna ha rappresentato un nodo importante nelle rotte che attraversavano il Mediterraneo, pur essendo l'unica isola, fra le maggiori, circondata da una grande estensione di mare aperto, collocandosi approssimativamente nel punto mediano della lunga rotta che collegava Antiochia, Cipro, Trapani, e Cagliari per arrivare alle Colonne d'Ercole. Passando per l'epoca dei traffici con Cartagine per arrivare all'epoca romana, è documentato, e provato da numerosissimi ritrovamenti archeologici, l'ingente volume di traffico commerciale principalmente con Roma, fenomeno in cui occupa posizione di rilievo

l'attività dei *naviculari* di Caralis, Olbia e Turris Libisonis, testimoniata anche dalle rispettive *stationes* nell'antico porto di Ostia.

Il prof. **Diego Benitez**, Ordinario di Diritto del turismo Università di Rio Negro e Buenos Aires, ha trattato nella sua relazione su "Trasporto aereo e turismo" la regolamentazione e gli aspetti riguardanti l'assistenza e le tutele apprestate per i viaggiatori turistici, e il contenzioso generato da comportamenti vessatori da parte delle compagnie aeree. Si è discusso delle varie forme di interazione possibili per porre rimedio alle criticità, dai classici strumenti giuridici e processuali alle nuove forme di tutela (ad esempio la prassi della recensione su piattaforme virtuali) consolidate come risultato di una microconflittualità non sfociante in denuncia formale.

Il dott. **Federico Siotto**, Ricercatore di Diritto del lavoro all'Università di Sassari, ha affrontato il delicato tema della disciplina dell'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali nella relazione "L'autotutela collettiva nei servizi di continuità territoriale". Norma cardine è la legge n. 146 del 1990 (nuove disposizioni in materia sono state varate dal legislatore nel 2008), che ha introdotto una definizione dei diritti della persona e sociali che devono essere garantiti nell'ambito dei trasporti marittimi e aerei, in bilanciamento con il diritto di sciopero, e considerando che si tratta in ambo i casi di diritti costituzionalmente garantiti. Inoltre istituisce la Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali. L'art. 3 di questa legge costituisce uno dei perni per la rivendicazione della continuità territoriale: è infatti prevista la garanzia dei servizi di trasporto da e per le isole. All'autonomia collettiva, e dunque all'accordo fra le parti sociali, è assegnato un ruolo determinante nell'elaborazione delle modalità di esercizio dello sciopero, aventi riscontro positivo nella contrattazione collettiva (fra vicende alterne dovute alle situazioni di conflittualità). Si sono ormai consolidate delle linee su quelle che devono essere le prestazioni indispensabili, ma ove non è stato possibile raggiungere accordi, è dovuta intervenire la Commissione di garanzia in forza della potestà affidatale in tal senso dalla legge. Nella definizione come essenziali di determinati servizi ha contribuito la giurisprudenza, ad esempio la Corte di Cassazione ha avuto modo di sentenziare sul pilotaggio in porto. La regolamentazione dello sciopero nel settore dei trasporti prevede precisi oneri di preavviso a carico delle organizzazioni sindacali, ma è insufficiente a prevenire alcune sequenze di eventi a carattere più complesso, come gli effetti della revoca di uno sciopero già proclamato – che pure deve essere motivata. In definitiva, per quanto si sia verificata una sottrazione all'autonomia privata di buona parte della materia, permane un deficit strutturale nel settore trasporti, dovuto alla frammentazione delle categorie e rappresentanze dei lavoratori, e al fenomeno degli scioperi spontanei. Costituisce inoltre un problema oggettivo l'interdipendenza delle funzioni esercitate dai lavoratori nell'organizzazione dei servizi di trasporto, che comporta la paralisi complessiva degli stessi qualora si astenga dal lavoro anche una sola delle categorie (il cosiddetto "effetto a cascata"). La Commissione di garanzia ha tentato di affrontare il problema suggerendo l'introduzione di "scioperi virtuali" o altre forme alternative all'interruzione della prestazione lavorativa.

Nella **II Sessione di lavoro, "Mobilità e continuità nel settore aereo e marittimo"**, presieduta dal prof. **Stefano Zunarelli**, Ordinario di Diritto della navigazione presso l'Università di Bologna, si sono concentrati gli interventi ad alta specificità tecnica o riguardanti la casistica di maggiore attualità.

Il prof. **Massimo Occhiena**, Associato di Diritto amministrativo all'Università Bocconi di Milano, ha discusso "I procedimenti amministrativi della continuità territoriale nel trasporto aereo, illustrando la dialettica fra legislazione europea e normativa degli stati membri in materia di istituzione delle linee in regime di continuità territoriale e tutela della concorrenza, unita al divieto di aiuti di stato, e il conseguente rapporto dialettico, oppure volta per volta contraddittorio o conflittuale, fra la Commissione e gli stati stessi. Sono state efficacemente evidenziate le contraddizioni fra alcuni principi cardine del diritto dell'Unione e le procedure previste nell'ambito della attuazione di servizi di trasporto in regime di continuità territoriale.

In variazione del programma sono state anticipate, per il trascorrere inesorabile delle ore e l'incombenza di impegni successivi inderogabili in capo agli interessati, le relazioni del Contrammiraglio **Nunzio Martello**, Direttore marittimo del nord Sardegna e Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Olbia-Golfo Aranci- Porto Torres, e del Direttore Enac della Direzione aeroportuale della Sicilia orientale, **Vincenzo Fusco**. Rispettivamente, l'alto ufficiale ha descritto nella sua relazione "La gestione delle situazioni di emergenza determinate dalla interruzione dei servizi di una Compagnia marittima", l'infelice vicenda, occorsa nell'agosto dell'anno corrente, durante il suo attuale mandato, della compagnia Go in Sardinia, dell'improvvisa interruzione dei collegamenti da essa effettuati, e dell'annullamento dei biglietti già acquistati e delle prenotazioni, con immaginabili conseguenze. E' stata ricostruita la genesi del problema e configurato giuridicamente il ritiro della nave esercente il servizio da parte dell'armatore (per mancata corresponsione del nolo); si è dato conto dunque di come si è proceduto alla gestione, nell'ambito del rispetto delle norme di riferimento e in proporzione ai poteri a disposizione dell'autorità, dell'assistenza delle migliaia di passeggeri ritrovatisi sui moli di Olbia senza la possibilità di salpare. Analogamente, il Direttore Fusco, ne "La gestione delle situazioni di emergenza determinate dalla interruzione dei servizi di una Compagnia aerea" ha descritto le circostanze e le gravi ricadute, sul traffico e in termini di disagi dell'utenza, della crisi e della improvvisa cessazione del servizio, l'11-12 agosto 2012, della compagnia siciliana Wind Jet, in forza di un discutibile provvedimento di sequestro, disposto dal giudice civile di Catania, dell'intera flotta della compagnia, a garanzia di un debito di circa 8 milioni di euro -a fronte di un valore dei soli 12 aeromobili valutato oltre 500 milioni di euro.

Di seguito, la prof.ssa **Maria Victoria Petit Laval**, Catedrática de derecho mercantil en la Universidad Jaime I, Castellón del la Plana, ha tenuto la sua relazione "Aplicación del las obligaciones de servicio publico en el transporte aereo", nella quale è stata descritta la disciplina spagnola e la casistica specifica di istituzione su determinate rotte di detti obblighi, con attenzione ai profili e alle ricadute sul territorio interessato, sia economici che sociali.

Ha riguardato lo studio de "La continuità territoriale delle merci" la relazione della prof.ssa **Elisabetta G. Rosafio**, Straordinario di Diritto della Navigazione presso l'Università di Teramo. Premessi alcuni cenni sul peso che le dinamiche di tipo politico esercitano sulle scelte e sul dibattito in materia (e su una certa difficoltà o riluttanza dei giuristi ad affrontarle) e sul fatto che in Sardegna il problema del trasporto delle merci da e per l'isola incide profondamente sul tessuto economico, sono state individuate e analizzate le basi giuridiche positive della continuità delle merci, a partire dall'art. 36 della legge 144 del 1999, dall'art. 4 del regolamento dell'UE n. 3577/2012 e dalle leggi nn. 18 e 92 del 2012.

La prof.ssa **Francesca Salerno**, Associato di Diritto della navigazione presso l'Università "Parthenope" di Napoli, nella relazione su "Aeroporti, continuità e servizi *low cost*" ha analizzato lo sviluppo delle linee *low cost* e gli effetti di questo fenomeno sulle strutture aeroportuali, specie quelle caratterizzate, come situazione di partenza, da secondarietà (in termini geografici e di volume di traffico). Se le linee in regime di continuità interessano prevalentemente gli aeroporti principali, è innegabile che il *low cost* abbia contribuito a elevare i livelli di continuità, seppure sulla base di diversi scopi e esigenze economiche. La strategia delle compagnie *low cost* di volare su aeroporti secondari ha provocato un netto incremento del traffico e la crescita dei servizi a terra erogati da società di gestione, considerato anche l'aumento dell'arco temporale di permanenza dei passeggeri in aeroporto per via dei controlli di sicurezza introdotti dopo il 2001. Riguardo all'aeroporto di Alghero è stato notato come il notevolissimo aumento di traffico sia collegato prevalentemente a flussi turistici internazionali.

Il prof. **Stefano Pollastrelli**, Straordinario di Diritto della navigazione all'Università di Macerata, ha presentato il suo intervento su "La tutela dei passeggeri nei casi di negato imbarco, cancellazione delle corse e ritardo alla partenza", esaminando il novero dei soggetti attivi e passivi interessati, specie quelli tenuti a dare garanzia del diritto all'assistenza, nonché i principi cardine della disciplina -non discriminazione, informazione e adeguata assistenza- e i casi in cui questa si dispiega, con una doverosa sottolineatura sull'influenza della giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea.

Ha concluso la sessione la relazione dell'avv. **Francesco Cuccu**, Ricercatore di Diritto Commerciale presso l'Università di Sassari: "Riflessioni in tema di trasferimento di sede della Società: spunti da un caso recente". Il riferimento contenuto nel titolo è al recente trasferimento in Sardegna della sede legale della CIN, la compagnia di navigazione sorta dalle ceneri della vecchia Tirrenia. E' stata preliminarmente esaminata la tradizionale distinzione fra sede legale (statutaria) e sede effettiva, ricordando come la prima potrebbe anche non avere alcun collegamento materiale con le attività economiche della società. Nei molteplici riferimenti normativi alla sede sociale, i profili che rilevano sono di cinque tipo: profili formali -iscrizione nel Registro delle imprese; aspetto processuale (che è capace di incidere notevolmente nella vita della società); profili riguardanti l'assemblea e gli iter procedurali; profili attinenti alle vicende della crisi d'impresa; profilo fiscale-tributario. La scelta di un'impresa di stabilirsi fisicamente in un determinato luogo ha senza dubbio ricadute positive sul territorio: particolarmente, incrementi occupazionali diretti e dell'indotto generato, e crescita del gettito fiscale. Rispetto al caso preso in esame, ha suscitato perplessità l'enfasi data dalla stampa a questo ultimo aspetto, sulla scorta di ricostruzioni semplicistiche. E' stato colà sostenuto che in conseguenza del cambiamento di sede CIN avrebbe dovuto versare nelle casse della Regione trenta milioni di euro come gettito dell'Imposta sul Valore Aggiunto. Orbene, citando anche quanto illustrato sulla disciplina delle compartecipazioni ai tributi nella relazione della dott.ssa Valdesalice, si è potuto evidenziare come alla Regione spettino i nove decimi del gettito dell'IVA generata (non su quella versata, dunque) sul territorio, da determinare sulla base dei consumi. Per quanto riguarda il gettito dell'IRAP, si noti che il tributo è calcolato sul valore della produzione netta e realizzata, per cui rileva la sede amministrativa e non la sede sociale. Per queste ragioni sono stati ritenuti infondati gli eccessi trionfalistici espressi in virtù del trasferimento della sede sociale di CIN in Sardegna.

La **III sessione dei lavori**, presieduta dal **prof. Umberto La Torre**, Ordinario di Diritto della navigazione presso l'Università di Catanzaro, è stata dedicata a "Mobilità e continuità nei singoli contesti". Dato atto dell'impossibilità a partecipare al convegno e della conseguente assenza di due relatori dell'ateneo, il prof. **Giovanni Maria Uda** (su "La mobilità degli animali") e il dott. **Francesco Ibba** (su "La realizzazione della continuità territoriale in Sardegna: il caso La Maddalena-Palau) e l'eccezione costituita dalla relazione della dott.ssa **Anna Liberata Melania Sia**, Ricercatrice di Diritto della Navigazione all'Università di Catanzaro, la sessione si è caratterizzata per l'apertura ad un'ampia panoramica internazionale su vari fronti ove sussistono e si dibattono i problemi legati al sistema dei trasporti e alle esigenze di continuità: gli interventi svolti hanno contribuito a un proficuo approfondimento di questi aspetti.

La relazione del prof. **André Fazi** dell'Università della Corsica ha fornito un quadro completo, corredato di ricostruzione storico-normativa e di rilievi sulle carenze e sui profili conflittuali, del percorso della continuità territoriale in Corsica; si è passati all'analisi della continuità con i territori insulari (Baleari e Canarie) e le città autonome di Ceuta e Melilla in Spagna, con la relazione del prof. **José Manuel Martín Osante**, della Universidad del País Vasco; un altro punto di vista sulla situazione spagnola è stato esposto dal prof. **Alberto Emparanza Sobeano**, della medesima Università, in merito alla liberalizzazione del trasporto ferroviario nel paese iberico, intervento segnatamente caratterizzato da considerazioni duramente e realisticamente critiche, puntualmente documentate, sulle modalità e sui risultati del processo; il fenomeno dei voli *low cost* in America latina è stato illustrato da **Nestor Ballian**, membro della Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA).

Infine, i problemi de "La mobilità in Calabria" sono stati affrontati dalla già citata dott.ssa **A. L. M. Sia**, che ha efficacemente tracciato un parallelo fra la situazione dei trasporti in Calabria e la condizione di insularità della Sardegna, denotando come la relativa arretratezza dei primi avvicini le due regioni quanto a problematiche. Nel settore dei trasporti interni, in Calabria esiste un solo vettore ferroviario e nessuna linea ad alta velocità. I voli sono onerati di obblighi di servizio pubblico sulle rotte da Crotone e Reggio Calabria, ma solo per un periodo limitato dell'anno. L'ingresso sul mercato delle compagnie *low cost* ha invece prodotto un forte incremento del traffico presso l'aeroporto di Lamezia Terme, garantendo di

fatto nuove opportunità di mobilità. In ultimo, è stata ricordata una circostanza fortemente negativa attinente ai trasporti navali, poiché per il fallimento della procedura di affidamento delle rotte sulla tratta che collega Calabria e Sicilia si profila il rischio del blocco totale del servizio di trasporto passeggeri a decorrere dal 1° gennaio 2015. La soluzione più plausibile alla vertenza potrebbe essere una nuova statalizzazione del servizio. Diverso il discorso sul trasporto marittimo di merci, che vede la sua punta di diamante, per quanto riguarda la Calabria (ma certo non limitandosi ad essa), nel porto di Gioia Tauro, decollato, nell'arco temporale fra il 1996 e il 1998, per opera di un magnate anglo-svizzero. Le soluzioni che le istituzioni regionali hanno apprestato per agevolare questo percorso sono state l'istituzione di una "zona economica speciale" nelle aree contigue al porto, e di una zona franca di tipo 2 (che interessa prevalentemente i prodotti semilavorati).

Quest'ultima la relazione ha concluso i lavori della lunga giornata di venerdì.

La **tavola rotonda**, programmata per la mattina di sabato 29, ha preso avvio con un ritardo lievemente maggiore rispetto al consueto. Alle 9,45, in apertura dei lavori è stato letto un messaggio del prof. **Maurizio Riguzzi**, Ordinario di Diritto dei trasporti dell'Università di Verona e già docente all'Università di Sassari all'epoca del menzionato convegno sulla continuità del 1999, che a causa di indisposizione non ha avuto la possibilità di presenziare al convegno e moderare la tavola rotonda, come previsto. Hanno fatto validamente le sue veci il prof. Comenale.

Ad aprire gli interventi sono stati i rappresentanti di alcune categorie di passeggeri. Come rappresentante nonché dirigente dell'Associazione Nazionale Invalidi Civili (ed ex deputato) ha preso la parola l'on. **Carmelo Porcu**, ed ha esaminato la situazione del diritto alla mobilità per le persone disabili ricordando i progressi normativi –a partire dalla Convenzione sui diritti delle persone disabili dai regolamenti emanati dall'Unione europea nel 2006 e nel 2010, e sottolineando le difficoltà tuttora esistenti, specie quelle relative alla non effettiva applicazione delle norme, per ragioni finanziarie, organizzative o di mancata preparazione del personale. Ha concluso tuttavia che sul fronte della mobilità dei disabili si sono effettuati dei sostanziali passi in avanti, e che l'insorgenza di problemi si verifica più a terra che durante il trasporto vero e proprio.

Il secondo intervento è stato affidato a **Tonino Mulas**, presidente onorario e responsabile del settore trasporti della Federazione delle associazioni Sarde in Italia, fra i cui scopi vi è l'affermazione del diritto degli emigrati sardi al mantenimento dei rapporti con la Sardegna. Dopo aver ripercorso la storia della lotta per la continuità a partire dagli anni sessanta del secolo scorso, l'oratore ha ricordato il netto rincaro delle tariffe per le tratte marittime avvenuto dal 2001, che ha fortemente penalizzato gli emigrati. Il rimedio parzialmente offerto dai voli *low cost* non ha riguardato i soggiorni lunghi e con automobile al seguito. Per alcune altre circostanze e ragioni esposte, la conclusione è stata che lo sviluppo dei voli *low cost* non può sostituire la continuità territoriale.

Giunto il turno dei sindaci del territorio, ha preso la parola il sindaco di Sassari, **Nicola Sanna**, che facendo propria la parola d'ordine dell'intermodalità, ha manifestato la necessità per il nord Sardegna di costruire un sistema integrato di trasporti di standard europeo, il che sarebbe consentito e praticabile riuscendo ad attuare collegamenti di meno di un'ora fra ogni porto e aeroporto, con l'incremento delle infrastrutture esistenti –due porti, due aeroporti e una linea delle Ferrovie dello Stato. Per il perseguimento di questo obiettivo sarebbe necessaria la costituzione di un ente territoriale d'area, e quanto alle modalità andrebbe privilegiato il mezzo ferroviario (più razionale e sostenibile già in origine) e, in generale, i trasporti pubblici. Ciò –in risposta al cenno di T. Mulas sulle difficoltà di portare con sé l'automobile da oltremare- significherebbe la possibilità, sia per gli emigrati che soggiornano nei periodi di vacanza, che per i turisti, di poter giungere senza mezzo proprio. Tornando sulla ferrovia, è stata citata fra gli obiettivi correnti la realizzazione del collegamento con l'aeroporto di Alghero, utilizzando per gran parte del percorso la già esistente linea a scartamento ridotto, previa la sua elettrificazione. Quanto invece alla situazione delle strade,

al momento i progressi più significativi si registrano nel completamento della Sassari-Olbia, mentre si è ammesso che ogni altro progetto è ad uno stato di avanzamento insufficiente.

Il sindaco di Badesi, **Anton Pietro Stangoni**, rammentando la cronica difficoltà a raggiungere le località per i visitatori, ha indicato fra le soluzioni che potrebbero allungare la stagione turistica la realizzazione di nuovi servizi (legati alla crescita del turismo internazionale a scapito di quello interno) da un lato, e dall'altro di reti viarie, aviosuperfici e altre infrastrutture, con finanziamento integralmente privato, lasciando alle autorità solo il ruolo di disporre le autorizzazioni.

Di diverso avviso il sindaco di Alghero **Mario Bruno**, che ha richiamato la Regione, a carico della quale dal 2006 è posta la continuità, al suo ruolo nell'operare delle scelte, considerato che, parlando di diritti e uguaglianza, il diritto alla mobilità va senz'altro riconosciuto e promosso, e nello stesso modo la sua realizzazione non può e non deve essere deteriore nei livelli rispetto a quanto godono gli abitanti del continente. Espresa questa premessa, vanno tenute separate le esigenze del turismo e la continuità, poiché se le prime possono essere soddisfatte apprezzabilmente dallo sviluppo del *low cost*, la seconda è un diritto dei sardi e non può essere in tal maniera surrogata. Perciò non dovrebbe essere consentito alle compagnie *low cost* di operare su rotte che devono essere garantite in favore dei sardi con l'imposizione dell'onere di servizio pubblico. Occorre invece lo studio e la stesura di un piano regionale dei trasporti, che ponga al centro le esigenze dei sardi.

Ha fatto seguito l'intervento del sindaco di La Maddalena **Angelo Comiti**. La situazione del comune da lui amministrato, isola nell'isola, è stata tracciata in termini drammatici, riguardo ai trasporti. Nella vicenda della privatizzazione della Saremar, gli errori politici (consistiti fondamentalmente nell'aver ignorato la questione proprio nel momento in cui era necessario correre ai ripari) e i relativi ritardi nell'agire si sono ripercossi e continuano a farlo sulla qualità e sui prezzi dell'unico mezzo di collegamento pubblico con la terraferma a disposizione degli abitanti di La Maddalena.

Fra i sindaci, infine ha parlato **Franco Cuccureddu**, primo cittadino di Castelsardo. Posta la stretta interconnessione fra trasporti e turismo, ha avanzato la proposta di pianificare il modello turistico in funzione dei trasporti, e viceversa. Individuando ciò come possibile soluzione a quelli che a suo parere sono aspetti negativi delle tendenze del mercato turistico consolidate negli ultimi anni, come l'affiancamento al *low cost* dei trasporti del *low cost* ricettivo e la popolarizzazione delle destinazioni sarde non accompagnata da infrastrutture.

Il terzo gruppo di interventi ha visto la partecipazione degli esponenti delle imprese e delle organizzazioni imprenditoriali del territorio.

Il presidente della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura del nord Sardegna **Gavino Sini** ha posto in relazione le potenzialità di un sistema di trasporti efficiente e sicuro con la capacità del territorio di attrarre investimenti. L'accessibilità, insieme al cosiddetto "capitale umano" rientra infatti fra i fattori determinanti dell'attività economica. Purtroppo, in questo momento di crisi, è bene ricordare che il volume degli investimenti cambia in relazione alle modifiche della domanda, e che il loro valore viene percepito come più basso per il radicale cambiamento dei paradigmi.

Un particolare punto di vista è stato offerto da **Giovanni Piredda**, Direttore del Dipartimento per la Ricerca nelle Produzioni Animali dell'agenzia regionale Agris. Nel ricordare l'esempio corso, illustrato in una delle relazioni della III sessione di lavoro, l'oratore ha osservato che la Sardegna potrebbe trarre un vantaggio molto maggiore da un sistema capillare di collegamenti, specie via mare (canale privilegiato per le merci), considerata la vocazione all'esportazione. Perciò, nel dibattito sulla continuità, bisognerebbe operare una cesura fra l'ambito del trasporto passeggeri e quello delle merci. Nel settore di interesse, quello agroalimentare, una buona continuità marittima dovrebbe essere affiancata a una razionalizzazione della produzione e dalla trasformazione dei problemi in punti di forza, ad esempio tramite lo studio di metodologie per la conservazione delle merci deteriorabili quali sono nello specifico i generi alimentari. Illuminante è il parallelo con il modello neozelandese,

paese produttore di latte, che di fatto ha pianificato il settore sottoponendo la produzione al controllo di un apposito *board* e non alle esigenze del mercato. Si sostiene, infine che l'obiettivo del settore agroalimentare deve essere mantenere le tradizioni, e nel contempo rendere esportabili i prodotti tramite le nuove tecnologie.

Il quarto gruppo di interventi è stato affidato ai rappresentanti delle imprese del settore dei trasporti. Per la Sogeaal, società di gestione dell'aeroporto di Alghero, in veste di Direttore generale ha preso la parola **Mario Peralda**. Nel suo intervento, ha contestato l'affermazione che nel percorso di sviluppo dei trasporti si siano fatti passi indietro, se si prende come parametro esclusivamente una direzione politicamente auspicata ma poco realistica. L'affermazione del fenomeno *low cost* da una parte, e determinate pretese in tema di continuità dall'altra, hanno provocato l'effetto collaterale di far perdere contatto fra costo del prodotto e prezzo del prodotto, e il trasporto aereo è un prodotto costoso. Perciò collegare tutta la Sardegna con tutte le destinazioni non può che restare una velleità. Forse rispetto al regime attuale sarebbe opportuno istituire ulteriori collegamenti in regime di continuità con il sud Italia e con il nord-est. Va confutata inoltre l'idea che siano gli aeroporti, *ex se*, ad attrarre i flussi di passeggeri, se il territorio non offre ragioni solide per soggiornarvi, si prenda in esame il punto di vista professionale o turistico. Prova ne è un indice di fidelizzazione dell'aeroporto di Alghero fra i più bassi d'Europa.

Il Direttore commerciale merci della Moby S.p.A. **Massimo Mura** ha invitato a basare sempre ogni tipo di dibattito e ragionamento su dati e fatti. Partendo dal presupposto che il traffico è diminuito e così le merci trasportate, che molte compagnie hanno cambiato rotte e quelle rimaste hanno ad ogni modo serie difficoltà (per il momento affrontate finanziando i flussi invernali con quelli estivi), ha vantato, a nome della compagnia da lui rappresentata, un costo di trasporto delle merci, impiegando come unità di misura il metro per miglio, superiore solamente, in tutta Europa, alla tariffa greca. Il costo del trasporto delle merci è un problema per le esportazioni sarde perché si queste riguardano in larghissima parte generi a basso o bassissimo valore, per cui relativamente a questo, le tariffe vengono percepite come esose pur non potendosi così definire in assoluto.

Ultimo intervento della sezione è stato quello dell'Amministratore delegato della Tirrenia-CIN **Ettore Morace**, che ha ripercorso e descritto le vicende genetiche della compagnia sorta, a metà del 2012, dal fallimento della vecchia Tirrenia, che è stata poi privatizzata. Sono state illustrate le caratteristiche della gara per l'affidamento delle rotte in regime di continuità vinta da Tirrenia-CIN, basata su una convenzione unilaterale da accettare in blocco, e sono stati di seguito forniti numerosi dati sull'attività della compagnia svolta negli ultimi due anni.

L'ultimo gruppo di interventi ha riguardato gli esponenti del mondo politico e istituzionale.

L'acceso intervento dell'on. **Nicola Bianchi**, parlamentare e membro della Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati, ha in esordio rintuzzato la ricostruzione del dott. Morace delle vicende riguardanti la convenzione con la Tirrenia-CIN, precisando che essa nasce per portare a compimento il processo di privatizzazione e non per soddisfare le esigenze della continuità territoriale. Ha proseguito stigmatizzando negativamente alcune delle problematiche del settore: la scarsa o nulla terzietà degli enti di vigilanza (lottizzati dai partiti di governo), la mancanza di una programmazione a medio e lungo termine, la mancanza di intermodalità dei trasporti, l'inefficienza e l'interferenza di interessi particolari nella nomina e nell'attività delle autorità portuali.

Nella sua esposizione l'on. **Antonello Peru**, vicepresidente del consiglio regionale della Sardegna e membro della Commissione Trasporti della R.A.S., ha formulato un invito a superare le divisioni politiche per risolvere il problema dei trasporti e dello sviluppo, estendendo il discorso. Ha poi espresso parere su un progressivo miglioramento della continuità, e dell'incremento della mobilità anche tramite i voli *low cost*. Un problema per la continuità sarebbe costituito, invece, dall'esclusivo finanziamento dei relativi servizi da parte della Regione, senza alcuna partecipazione dello Stato. Discorso a parte poi meriterebbero le problematiche della continuità interna, sottovalutate quanto allarmanti. Un ultimo cenno, per

quanto riguarda la continuità marittima, ha riguardato la rivendicazione di una partecipazione (mancata) della Regione al negoziato con Tirrenia-CIN preliminare alla stesura della convenzione e alla gara per l'affidamento.

Si è caratterizzata come un opportuno contributo alla ricapitolazione e alla sintesi dell'ampia panoramica sulla continuità scaturita dai lavori del convegno, la relazione dell'on. **Antonio Attili**, ex membro della Commissione Trasporti della Camera dei deputati ma soprattutto, a suo tempo, redattore della legge sulla continuità territoriale. Da questo punto di vista privilegiato, ha potuto osservare come il sistema della continuità territoriale ha garantito il diritto alla mobilità a milioni di passeggeri, e ha consentito un risparmio economico quantificabile in molti miliardi di euro. Nel paragone con la situazione precedente, ha osservato come in assenza di un sistema di continuità positivamente statuito, la Sardegna avrebbe continuato a essere per Tirrenia e Alitalia, testualmente, una "gallina dalle uova d'oro", respingendo con forza (in relazione a quanto sostenuto appena precedentemente dal direttore generale della Sogeaal, sulla discrepanza fra costi sostenuti e tariffe praticate) l'affermazione per cui i sardi, potendo godere di tariffe agevolate, si sarebbero "abituati male". Un altro punto qualificante del ragionamento è stato rappresentato dal netto giudizio, più volte dibattuto nel corso dei lavori, sul rapporto fra continuità e *low cost*, nel senso di una loro netta distinzione, e della conseguente necessità che non si operi mai confusione fra le due categorie. La continuità deve garantire un diritto, uno dei cui contenuti minimi è avere garanzia della certezza e della puntualità dei collegamenti che permettono di effettuare un determinato viaggio. Per contro, le compagnie *low cost*, obbedendo alle regole di mercato, possono viaggiare quando vogliono, sulle rotte che vogliono e al prezzo che vogliono. Gli ulteriori progressi del sistema della continuità sono stati individuati dall'oratore nella rimessione all'ordine del giorno del finanziamento statale della continuità e nell'opportuna approvazione di una legge-quadro nazionale, sia per il settore marittimo che aeronautico.

Le battute conclusive sono state affidate all'assessore **Massimo Deiana**, quale interlocutore politico privilegiato ed esperto della materia, per professione accademica ed esperienza. I presupposti premessi a un bilancio sullo stato della problematica sono stati due. Primo punto, il sistema della continuità territoriale può mitigare, ma non annullare l'insularità. Secondo punto, per otto-nove mesi all'anno la Sardegna, dal punto di vista del mercato, ha una rilevanza pressoché insignificante. Sulla base di queste considerazioni preliminari sono stati respinti approcci e rivendicazioni "poco lucidi" e irrealistici al problema. Quanto al "Piano regionale dei Trasporti", è stato liquidato, quanto al momento attuale, come "una scartoffia", non essendo stato approvato dal Consiglio regionale e non essendo dunque in vigore. Partendo dai dati oggettivi, si sono descritte le vicende dei due livelli di continuità (sugli aeroporti delle città principale il primo, sui minori il secondo), riconoscendo per lo più i successi della "Continuità uno" e ponendo in luce le difficoltà, specie in ordine alle fonti di finanziamento e ai profili di compatibilità con l'ordinamento dell'Unione, riscontrate nella attuazione della "Continuità due". Rispetto al settore aereo si profila, fra gli obiettivi salienti delle esigenze della continuità sarda, la creazione di collegamenti in tale regime verso alcune grandi città europee.

Passando agli altri settori del trasporto, l'assessore, ha criticato aspramente, definendola "criminalmente sbagliata" la citata convenzione con la Tirrenia-CIN, denunciando, fra le conseguenze, il calo da quattro a meno di due milioni di passeggeri all'anno trasportati e il parallelo dimezzamento dei mezzi trasportati. In merito alla spinosa vicenda della privatizzazione della Saremar, oggetto di rimostranza da parte del sindaco di La Maddalena, ha meglio delineato le circostanze dei fatti, non risparmiando l'addebito di precise responsabilità politiche. In argomento di ferrovie, ha fornito dettagliate notizie sullo stato di avanzamento della realizzazione di un collegamento rapido fra Sassari e Cagliari, in particolare sull'acquisto e sul regime di proprietà dei convogli, e sui progressi nelle procedure di collaudo, che marciando, al momento, *expedito itinere* potrebbero consentire la messa in esercizio della linea a partire dall'anno venturo.

Conclusasi così la vivace tavola rotonda, il prof. **Comenale** ha rivolto sinceri ringraziamenti ai partecipanti, ai relatori, agli sponsor e soprattutto a tutti coloro che hanno

solertemente contribuito all'organizzazione del convegno, con un cenno speciale al suo collaboratore dott. **Giovanni Pruneddu** e agli studenti del corso di Diritto aeronautico. E' stato annunciato, infine, che nel periodo immediatamente successivo al convegno si lavorerà per assicurare la regolare **pubblicazione degli Atti del Convegno** (prevista per l'inverno del 2015), tramite i quali ogni interessato alla materia potrà avere contezza dello stato della ricerca, dello sviluppo politico e fattuale del settore dei trasporti e della continuità territoriale in Sardegna, delle relative discipline, e dell'inserimento di queste problematiche nel contesto più ampio delle linee di sviluppo e delle criticità degli ordinamenti, con particolare attenzione, ovviamente, per l'ambito europeo.

Dopo il congedo, tutti i presenti hanno potuto godere, come nella giornata precedente, ma senza la premura della ripresa dei lavori, di un gustoso e abbondante pranzo, offerto dalle numerose aziende locali coinvolte, la maggior parte delle quali dirette produttrici della meravigliosa varietà di pietanze e bevande – primeggianti fra queste gli ottimi vini – con cui è stata imbandita la tavola.

RICCARDO SOTGIA

Università di Sassari