



CAMERA DI COMMERCIO  
SASSARI

# Dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana

*Commissione Parlamentare Trasporti*

Intervento di Stefano Visconti  
Presidente Camera di Commercio di Sassari

17 Aprile 2024

## Inquadramento Normativo della Continuità Territoriale da e per la Sardegna.

La Continuità Territoriale aerea è disciplinata nel **Decreto del Fare**, emanato dal Presidente della Repubblica il 28 dicembre 2000, numero 445, intitolato “Regolamento recante norme di attuazione del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali, approvato con Decreto Legislativo il 18 agosto 2000, numero 267”.

Il Decreto istituisce l'introduzione di **agevolazioni tariffarie per i voli da e per la Sardegna**, verso il continente italiano, al fine di favorire la mobilità dei residenti sardi. Il Decreto è stato studiato per favorire l'accessibilità all'Isola, che presenta una elevata dipendenza dal trasporto aereo per collegarsi alla penisola.

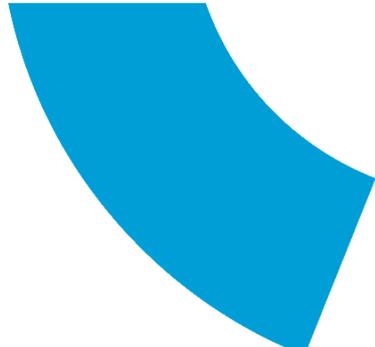


Attraverso la Continuità Territoriale, vengono stabiliti:

- 1) Le destinazioni ritenute fondamentali e strategiche, il cui collegamento con la Sardegna deve essere garantito quotidianamente.
- 2) Il numero minimo di collegamenti da operare da ciascuno degli aeroporti sardi (Cagliari, Alghero, Olbia) durante l'anno.
- 3) Le tariffe massime applicabili dalle compagnie aeree per i voli tra la Sardegna ed il continente per tutti i cittadini sardi ovvero per altri passeggeri che soddisfano determinati requisiti.
- 4) L'assegnazione al vettore aereo del diritto di operare in una tratta in regime di esclusiva avviene per effetto di una procedura di gara pubblica (scadenza ottobre 2024), operata dall'Assessorato ai Trasporti della Regione Sardegna, generalmente aggiudicata sulla base di un'offerta al ribasso rispetto ad un contributo di compensazione a favore dei vettori posto a base d'asta.

## Destinazioni fondamentali contemplate nell'attuale regime di Continuità Territoriale.

Al momento, le **destinazioni collegate tutto l'anno**, in regime di Continuità Territoriale aerea, con gli scali di Cagliari, Alghero e Olbia sono **Roma e Milano**. Le frequenze minime, gli orari, gli oneri sono disciplinati nella procedura di assegnazione al vettore, con offerta al ribasso, che poi si traduce in un contratto in esclusiva per destinazione e per scalo, col vettore aereo aggiudicatario. La Continuità Territoriale rappresenta un primo livello, di certo non esaustivo, atto ad agevolare l'accessibilità all'Isola e quindi atto ad agevolare la mobilità delle persone verso la Sardegna e la penisola. I collegamenti con Roma e Milano non possono essere ritenuti sufficienti al conseguimento dell'obiettivo. Se infatti si considera a base di ragionamento l'indice di accessibilità all'Isola (misura che tiene conto dei costi monetari e dei tempi per muoversi da e per la destinazione), la Sardegna mostra valori tra le 6 e le 7 volte inferiori alla media nazionale.



Anche se il dato reperito è vetusto (lo studio è del 2012), si ritiene che per effetto degli scarsi investimenti in infrastrutture nell'Isola degli ultimi 12 anni, rispetto a quelli fatti in altre regioni italiane, possano aver addirittura peggiorato il gap.

### Il Territorio sardo e la sua stagionalità economica.

Sui mercati turistici, la Sardegna è nota come località marino - balneare di qualità. Conseguentemente, la curva degli accessi dei passeggeri negli aeroporti dell'isola ha una forma a campana, le cui **sommità** si raggiungono nei **mesi di luglio e agosto**. Il traffico negli scali nel mese di agosto (il più produttivo) è pari a 7 volte l'omologo dato del mese di gennaio (il meno produttivo). Sugli aeroporti di Olbia e Alghero, tale fenomeno è piuttosto marcato visto che nei quattro mesi estivi il traffico passeggeri è pari al 65% del totale.

### Il traffico in bassa stagione e il fallimento di mercato.

La **bassa stagione invernale aeroportuale** coincide con la **bassa stagione turistica** (periodo novembre-aprile), quando la maggior parte delle attività ricettive chiudono per mancanza di domanda. Solo il 15% delle attività ricettive resta aperta tutto l'anno, prevalentemente nei centri urbani più importanti. Al seguito del comparto ricettivo, per motivi analoghi chiudono per stagionalità anche altre attività di filiera (ristorazione, servizi alle imprese, balneari). Ciò comporta una **minore richiesta di spostamento per via aerea**, anche perché il bacino d'utenza autoctono sta sotto le 700.000 unità. La propensione alla spesa dell'utente, stante un PIL pro capite inferiore alla media nazionale, non consente di generare domanda "out going" che possa garantire al vettore aereo per lo meno la copertura dei costi sostenuti per tenere in piedi una tratta. Ciò conduce ad un sostanziale fallimento di mercato, lato compagnia di volo, oggettivamente riscontrabile.

### Necessità di numero maggiore di collegamenti aerei.

Per migliorare l'**accessibilità all'Isola** soprattutto **durante il periodo invernale**, risulterebbe **importante estendere il regime di Continuità Territoriale** anche ad altre destinazioni italiane oltre Roma e Milano, che al momento risultano raggiungibili solo ricorrendo a prosecuzione di volo o attraverso altri mezzi di trasporto, a discapito del contenuto del costo trasferto che l'utenza sopporta. È nota la differenza di vedute tra il quadro che sarebbe necessario all'Isola e quanto invece concesso dall'Unione Europea.

Per la Sardegna sono necessarie maggiori connessioni, oltre Roma e Milano; per l'Unione Europea invece La Continuità territoriale è applicabile solo su Roma e Milano. Per la Sardegna servono maggiori frequenze giornaliere su tutte le destinazioni Continuità Territoriale; per l'Unione Europea massimo due frequenze giornaliere. Per la Sardegna è necessario porre un tetto al prezzo dei biglietti aerei nei periodi di picco anche per i non residenti, al fine di evitare speculazioni sul prezzo da parte dei vettori aerei che così limitano l'accesso all'Isola; per l'Unione Europea, nessun tetto ai prezzi dei biglietti per i non residenti. Per la Sardegna, includere il trasporto delle merci in Continuità Territoriale; per l'Unione Europea, nessuna Continuità Territoriale è concedibile per le merci. Le necessità di deroga alle convenzioni generali possono giustificarsi con l'arretratezza infrastrutturale della Sardegna, dove non ci sono autostrade, le strade ferrate sono poche e desuete, con ci sono centri intermodali, il numero dei voli giornaliero è largamente sottomedio. Tali carenze limitano lo sviluppo economico delle attività produttive dell'Isola.

### Proposte:

- 1) **Più investimenti infrastrutturali nell'Isola**, sia in ambiente turistico sia di connettività intermodale interna all'Isola. Una rete di connessioni tra i principali scali portuali e aeroportuali oggi inesistente.
- 2) Affiancare, come Governo Italiano, la Regione Autonoma della Sardegna nel difficile processo di **negoziazione con l'Unione Europea** dei meccanismi che regolano la Continuità Territoriale. Ove ritenuto utile al fine di una nobile azione di *lobbying*, includere il Sistema Camerale (in rappresentanza di tutte le imprese operanti in Sardegna) tra gli *Stake Holders* a disposizione della massa critica di Governo e Regione.

