



CAMERA DI COMMERCIO
DI NUORO

Commissione Parlamentare Trasporti

Indagine conoscitiva sulle prospettive
della mobilità verso il 2030:
**Dalla continuità territoriale
all'effettività del diritto alla
mobilità extraurbana**

Intervento di Agostino Cicalò
Presidente Camera di Commercio di Nuoro

07-05-2024



Premesse

A poco più di 20 anni dall'introduzione della Continuità territoriale in Sardegna, i portatori d'interesse sono radicalmente cambiati.

Cittadini e imprese

- Maggiore potere d'acquisto dei consumatori.
- Percezione del prezzo legato al fenomeno low cost
- Minori viaggi di lavoro grazie alle riunioni online
- Minori viaggi VFR (versus friends and relative) grazie all'online
- Incremento del commercio su digital market place
- Minore accesso a voli su destinazioni diverse da Roma e Milano sia per le imprese, sia per i cittadini sardi in particolare del Nord Sardegna.

Vettori

- Superamento della disponibilità di slot a Linate e Roma FCO con l'attribuzione di slot specifici.
- Diseconomie derivanti da un quadro normativo in continua evoluzione
- Rigidità dell'offerta contenuta nei bandi di gara (orari e frequenze reali sono spesso difformi da quanto disposto nei bandi).
- Chiusura del vettore basato in Sardegna
- Processo di approvazione dei Bandi lungo e incompatibile con le esigenze di pianificazione
- Le compagnie che presentano le offerte lo fanno in ottica speculativa, attratte dal monopolio o duopolio sulle direttrici Roma e Milano Linate.

Assunti di base:

- Per poter operare la CT il vettore deve **modificare il proprio sistema di prenotazioni e introdurre servizi** che normalmente offre a pagamento. Deve inoltre assicurarsi di emettere biglietti a tariffa agevolata solo per le categorie beneficiarie, con costi di controllo e rischio di perdita di revenue.
- La Sardegna resta purtroppo una **destinazione turistica profittevole solo per tre/quattro mesi all'anno.**
- Il **mercato interno è limitato** (pochi abitanti ed economia debole).
- Assenti politiche e pianificazione dello sviluppo turistico extra balneare.
- **Forti differenze di mercato fra Sud e Nord della Sardegna e fra Olbia e Alghero.**
- Il vettore, per evitare diseconomie, dovrebbe avere una **flotta composta da aerei con capacità anche da 70 / 100 posti.** Adattamento della flotta in base alla richiesta.



- Le linee Sardegna-Milano e Sardegna-Roma risultano profittevoli in monopolio o in duopolio: la previsione degli operativi contenuta nei bandi è differenziata per stagioni IATA e nei periodi festivi; tiene conto delle oscillazioni del prezzo del carburante.

L'obiettivo della legge istitutrice dei PSO (public service obligation)

Rendere disponibile un servizio aereo che consenta ai cittadini sardi di spostarsi alle stesse condizioni economiche e di tempo di quelli residenti nella Penisola.

L'obiettivo dei PSO non è equiparare la facilità e il costo di accesso alla regione svantaggiata da parte dei cittadini e delle imprese dell'UE. Questo obiettivo la UE ritiene che sia da ricercare nell'apertura al libero mercato e nelle politiche della regione geograficamente svantaggiata.

Le rotte

Su **Olbia** la domanda di traffico aereo in inverno spesso non è sufficiente a giustificare un servizio regolare maggiore di 2 voli a/r su Milano e del tutto insufficiente anche per **un solo volo giornaliero su altri aeroporti**. Persino sulla Olbia-Roma Fiumicino la domanda non giustificerebbe 3 voli a/r giornalieri in inverno.

Su **Cagliari** la redditività di Roma e Linate è positiva.

Su **Alghero Roma è positiva, mentre Linate è al limite.**

D'altra parte, queste rotte, operate in monopolio o duopolio, su una base di 12 mesi, **sono complessivamente profittevoli**. L'accettazione delle rotte senza compensazione ne è la più lampante dimostrazione.

Alcune linee su aeroporti minori della Penisola hanno una domanda sufficiente **solo nella stagione summer, da aprile ad ottobre** (Pisa, Bologna, Torino, Napoli, Verona)

Alcune linee reggono **solo in altissima stagione**, da metà giugno a metà settembre (Bari, Palermo, Catania, Firenze, Venezia, Bergamo, etc).



Comparazione Sardegna-Corsica

La PSO in Corsica insiste su 12 rotte: 4 aeroporti collegati con Parigi Orly, Marsiglia e Nizza.

I beneficiari

La PSO in Corsica è riservata ai **residenti**, non include altre categorie. Ma i residenti sono circa **350mila**. E la CT corsa viene finanziata dal governo francese con circa 70 mln euro. La PSO in Corsica prevede che i non residenti volino a tariffe di mercato.

La PSO in Sardegna è riservata a **residenti, giovani fino ai 21 anni, studenti fino a 27 anni, over 70, passeggeri con mobilità ridotta e passeggeri che si muovono per motivi di lavoro**. I sardi sono 1,6 mln e la CT sarda viene finanziata con circa 60 mln di euro in parte a carico della regione e in parte a carico del governo. La PSO in Sardegna prevede che i non residenti volino a tariffe di mercato.

Le tariffe

La PSO in Corsica prevede tariffe **da 100 e 191 euro a/r** per i residenti e tariffe di libero mercato per i non residenti.

La PSO in Sardegna prevede tariffe su **Milano da circa 47 eur e su Roma da 39 eur** e tariffe di libero mercato per i non residenti fatta eccezione per le categorie beneficiarie.

Il vero valore, oltre al prezzo, sta nella flessibilità (rimborso cancellazione, politiche sul trasporto bagagli)

Il vettore

La PSO in Corsica, dal 1986 è operata da un vettore nativo + da un consorzio fra il vettore e uno dei propri azionisti (Air France).

Scenario futuro

- Inclusione di 2 destinazioni aggiuntive (Bologna, Napoli) sui 3 aeroporti sardi
- prezzo fra i 45-55 euro a tratta + oneri e tasse solo per i residenti
- prezzo fra i 25-35 euro per i giovani residenti da 2 a 30 anni (esenzione oneri e tasse)
- prezzo di mercato per i non residenti, di qualsiasi categoria (giovani, studenti, anziani, mobilità ridotta)



- gestione di un data base regionale per tariffe in convenzione con associazioni di categoria imprenditoriali Sardegna (tariffa corporate per lavoratore)
- gestione di data base regionale per tariffe dedicate ai nati in Sardegna
- frequenza dei voli minima di 1 volo a/r giornaliero per rotte minori e variabile da 2 a 5 voli per Roma e Linate (Alghero, Olbia e Cagliari sono mercati diversi)
- obbligo di gestione dei passeggeri con mobilità ridotta, condizioni sanitarie particolari (barellati), salme.
- programmazione dei voli con minimo 1 anno di anticipo
- validità del contratto per almeno 3 anni.

A queste condizioni un vettore, anche non nativo, potrebbe considerare la Sardegna come un mercato stabile sul quale investire per 3 anni.

- **organizzare** il proprio business
- creare una **base operativa**
- **noleggiare aeromobili più piccoli**
- incrementare il **proprio portafoglio di rotte** sfruttando gli spazi vuoti che l'operativo giornaliero gli presenta
- sfruttare il **posizionamento di mercato in Sardegna** per ottenere visibilità
- collaborare con gli altri **attori dei settori produttivi** per ottimizzare la propria capacità offerta
- **gestire le piccole merci**
- contribuire a **promuovere la destinazione** nei periodi di bassa stagione per ottimizzare il coefficiente di carico.
- Avvantaggiarsi della **limitata concorrenza**, dato che la gomma e il treno non sono concorrenti

In sintesi, è possibile creare un'imposizione degli oneri di servizio pubblico più coerente con le necessità effettive dei residenti che:

- offra **4 destinazioni** al posto di 2 coprendo la Penisola dai punti di maggior densità di popolazione e di relazioni commerciali;
- aiuti i **giovani residenti** ad avere scambi culturali e sociali favorendone la mobilità;
- aiuti **le imprese** ad attrarre partners commerciali, buyers stimolando occasioni di crescita economica in Sardegna (fiere, convegni, merci)
- garantisca i **viaggi per motivi sanitari**
- favorisca la mobilità **dei nati in Sardegna** verso la propria regione di origine
- limiti le spese necessarie per riportare in Sardegna **le salme**.