

AUDIZIONE ALLA CAMERA
MARTEDÌ 18 GIUGNO 2024

Saluto il Presidente della Commissione Trasporti on. Salvatore Deidda e ringrazio tutti i componenti della Commissione per l'invito ad intervenire su un argomento, quale quello della continuità territoriale da e per la Sardegna, molto sentito e importantissimo per tutti noi sardi.

Considerato il tempo dato, ritengo utile fare solo una brevissima premessa su ciò che significa ed il perché del diritto ad avere una continuità territoriale.

L'Unione Europea, pur salvaguardando il diritto alla libera impresa e libera concorrenza, al fine di garantire collegamenti aerei così come quelli marittimi tra la Sardegna e la Penisola ha dovuto adottare uno specifico regolamento in maniera tale da rimuovere e superare lo svantaggio derivante dalla condizione di insularità.

Prima della legge n. 144 del 1999 (precisamente all'articolo n. 36) per i sardi era molto problematico raggiungere la Penisola non solo per mancanza di voli ad orari consoni ma anche per le tariffe quasi sempre ad appannaggio solo ed esclusivamente delle persone abbienti.

Da allora sono trascorsi 24 anni e il modo di muoversi delle persone non solo è totalmente cambiato ma, registriamo che si modifichi costantemente.

Purtroppo, anche per questo motivo, tutte le modifiche intercorse in questi 24 anni non hanno trovato e non potevano trovare una soluzione definitiva al problema della mobilità delle persone e delle merci.

La Sardegna, ma sarebbe meglio dire "i sardi", hanno diritto ad una continuità territoriale che garantisca collegamenti, frequenze, tipologia di aeromobili di linea con determinate capacità, servizi accessori (trasporto barellati, persone con respiratori al seguito, cambio biglietti senza oneri aggiuntivi, call center per assistenza ed eventuale rimborsi, trasporto animali, consegna a domicilio dei bagagli smarriti, etc) non solo per la condizione di insularità in cui si trovano e vivono, ma per un principio reale e sostanziale di uguaglianza rispetto a tutti gli altri concittadini residenti nella Penisola.

Infatti, gli ostacoli da rimuovere, non sono solo conseguenti a risiedere in quella che, per distanza dalla terraferma, è l'unica vera isola del Paese, ma sono anche quelli con i quali i cittadini sardi debbono, purtroppo, fare i conti quotidianamente.

Pertanto, non solo il diritto costituzionalmente sancito della mobilità delle persone e la libera circolazione delle merci, peraltro recentemente modificato con una aggiunta all'articolo n. 119 della carta costituzionale che adesso recita: *"la Repubblica riconosce le peculiarità delle isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dalla insularità"*, ma una reale eliminazione o perlomeno importante riduzione dei disagi dovuti a risiedere in un'isola a bassa densità demografica, con insufficienti ed in alcuni casi inesistenti servizi pubblici essenziali.

Per questi motivi la mobilità dei sardi verso la penisola, molto spesso non è legato a turismo e/o emigrazione come avveniva negli anni sessanta e settanta ma, sempre più spesso è dovuta per motivi di lavoro, di studio e di cura.

Le norme europee, in molti casi interpretabili in maniera non sempre univoca, nel recente passato hanno creato più di un problema alle Giunte Regionali che si sono susseguite in questi ultimi 15 anni tanto che la Commissione Europea ha impugnato più volte i bandi di gara in regime di continuità territoriale.

Inizialmente, dai tre scali sardi (Alghero, Cagliari ed Olbia), erano previste ed autorizzate rotte oltre Milano Linate e Roma Fiumicino. Successivamente la UE ha proibito di bandire gare oltre le due città della Penisola.

Finalmente, seppur con ritardo di molti anni, non più tardi dello scorso mese, la Commissione Europea ha deciso ed autorizzato un finanziamento pari a 30 milioni di euro in tre anni per nuovi collegamenti aerei senza che si incorra nella tagliola degli aiuti di stato.

Questa opportunità, dopo tante lotte, può dare un duplice risultato. Da una parte i sardi potrebbero raggiungere destinazioni oltre Roma e Milano a prezzi calmierati e frequenze adeguate, dall'altra si libererebbero posti sulle uniche due destinazioni in regime di continuità territoriale.

Nei giorni scorsi, la Regione Sardegna ha pubblicato ancora una volta singoli bandi su Roma e Milano dai tre scali sardi con una durata ed una validità di un solo anno, ovvero sino a ottobre 2025.

Più che dei veri e propri bandi di gara è, di fatto, una vera e propria proroga dei precedenti.

Questa soluzione, deve essere considerata solo ed esclusivamente una soluzione ponte in attesa della pubblicazione di un vero e proprio bando, che a nostro avviso dovrà avere una durata di almeno tre anni.

Peraltro, rispetto agli avvisi di gara precedentemente varati, si riducono consistentemente le risorse economiche poste a disposizione.

Pertanto, se ci dovessimo basare su come sono stati predisposti i bandi fino ad ora, rischieremmo ancora una volta di dover fare i conti con gare singole che potrebbero andare deserte per mancanza di offerte da parte delle compagnie aeree così come da parte degli armatori.

Per questo motivo, sarebbe utile mettere in atto dei correttivi che superino le gare per singola tratta e verificare con la UE la possibilità di bandire una unica gara dai tre scali per Milano ed una unica gara per Roma prevedendo anche delle premialità nel caso in cui le aziende offrano servizi e/o rotte aggiuntive rispetto a quelle poste a gara.

A tal proposito, alcune compagnie, hanno già dichiarato pubblicamente che non parteciperanno più da uno scalo sardo verso Roma e Milano.

Se non si dovesse superare il porre a gara ogni singola tratta, le compagnie potrebbero presentare offerte solo ed esclusivamente sulle tratte maggiormente remunerative poiché garantiscono flussi maggiori.

Oltre a questo, a nostro avviso bisognerebbe intervenire su sanzioni esigibili nel caso in cui non dovessero essere rispettati gli oneri di servizio pubblico.

Sino ad ora, infatti, alcune compagnie fanno il bello ed il cattivo tempo senza che vi sia la possibilità di mettere concretamente in atto le sanzioni previste.

La sovrapprenotazione (overbooking) così come il mancato rispetto dei servizi accessori sono solo due esempi di ciò che sempre più spesso subiscono i cittadini sardi.

Il fatto che superato il 91% delle prenotazioni le compagnie aeree non mettano a disposizione dei cittadini un ulteriore aeromobile così come previsto nei bandi e che, sempre più spesso le compagnie e gli armatori, accettino di esercire il servizio di trasporto in regime di oneri di

servizio pubblico senza alcuna compensazione economica, deve imporre una ulteriore riflessione da parte di chi elabora gli avvisi di gara.

Questo aspetto, mai controllato a dovere, comporta una disponibilità di posti ridotti rispetto alla domanda. Le conseguenze sono sotto gli occhi di tutti. Trovare posto per i residenti è sempre più difficile e chi non gode delle tariffe agevolate deve pagare quattro/cinque volte il costo del biglietto dei residenti in Sardegna.

Per fare questo occorre che il Governo Nazionale di concerto ed in stretta collaborazione con quello della Regione Sardegna abbiano una unica voce presso l'Unione Europea per far valere le ragioni di una continuità territoriale che vada oltre le città di Roma e Milano e, questione non trascurabile, evitare che nascano problemi interpretativi in occasione della pubblicazione dei bandi di gara.

Analoga situazione, purtroppo, la riscontriamo anche sul trasporto marittimo.

Nella stagione invernale, ovvero quando sono previsti gli oneri di servizio pubblico, l'armatore che si è aggiudicato la convenzione è obbligato a rispettarli.

Nella stagione estiva, anche in questo settore, non solo le tariffe aumentano esponenzialmente ma, non essendoci alcun obbligo di oneri di servizio pubblico, l'armatore è libero di cancellare la tratta, fare sbarchi intermedi, modificare gli orari di arrivo e partenza a suo piacimento.

Infine, ulteriore fattore non trascurabile, la tipologia delle navi poste in esercizio in alcuni periodi dell'anno (soprattutto d'estate) non consentono l'imbarco di merci definite pericolose (es. prodotti chimici) con gravi disagi e danni alle imprese sarde che esportano ed importano merci, così come vengono lasciati nei piazzali dei porti i semirimorchi che non trovano posto nei garage delle navi.