

**CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA**  
**XIII LEGISLATURA - CCXL Seduta - Martedì 3 ottobre 2006**

**Discussione** sulla Mozione Vargiu - La Spisa - Capelli - Artizzu - Ladu - Farigu - Amadu - Randazzo Vittorio - Randazzo Alberto - Pisano - Sanciu - Licandro - Cassano - Petrini - Dedoni - Contu - Rassu - Gallus - Lombardo - Sanjust - Biancareddu - Cappai - Cuccu Franco Ignazio - Diana - Liori - Moro - Sanna Matteo - Murgioni - Milia **sulla disastrosa situazione dei collegamenti aerei tra la Sardegna e il continente, con richiesta di convocazione straordinaria del Consiglio ai sensi dei commi 2 e 3 dell'articolo 54 del Regolamento**

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare il consigliere Bruno. Ne ha facoltà.

BRUNO (Progetto Sardegna). Signor Presidente, signori Assessori, colleghi consiglieri, seppure politicamente molto distante dai proponenti nelle argomentazioni e nelle conclusioni, giudico la mozione numero 92 in discussione un'opportunità per questo Consiglio regionale, per affrontare il tema dei collegamenti aerei da e per la Sardegna, per fare una verifica puntuale, per proporre soluzioni e correttivi su un argomento che rappresenta, e ne siamo tutti consapevoli, una conquista che va innanzitutto difesa e poi perfezionata con la massima responsabilità. Certo, i sardi non viaggiano più a prezzi proibitivi come qualche anno fa, ma vedono questo loro diritto abbinato a comportamenti indecenti, ritardi sistematici, cancellazione di voli, aerei affittati a compagnie con equipaggi slavi che non hanno tra i requisiti la conoscenza dell'italiano, disguidi, attese. Il relatore, la mozione e altri colleghi hanno fatto meglio di me l'elenco delle disfunzioni. Al di là dei *dossier* più o meno effervescenti che qualche parte politica si è presa la briga di mettere in fila nei titoli dei giornali sardi questa estate, la situazione di disagio inflitta ai sardi, soprattutto nella prima parte della stagione, richiede una riflessione seria, ponderata e conseguente impegno operativi da parte della Regione. Diverse possono essere state le cause: la non partecipazione della compagnia di bandiera italiana alla gara della continuità, la debolezza dell'intero sistema aereo italiano, la sostanziale impreparazione dei vettori che si sono aggiudicate le rotte, la mancata compensazione degli oneri su Roma e su Milano. Sono arrivate, seppure con ritardo, le sanzioni dell'ENAC giudicate da alcuni forse troppo lievi, l'accordo di *code sharing* tra Meridiana e Alitalia, è arrivato il procedimento formale di indagine della Commissione europea sulle norme per i 16 collegamenti aerei tra i 3 aeroporti sardi e i principali scali italiani, sino al pronunciamento dell'Antitrust ai primi di agosto sull'attuale meccanismo che regola gli oneri di servizio pubblico. Certo è che la Regione si è mossa in un quadro di regolamenti comunitari e di leggi dello Stato particolarmente rigide. La liberalizzazione parziale delle tratte per la Sardegna, l'ingresso sul mercato delle compagnie *low cost*, rappresentano la prospettiva accanto, non sostitutiva, accanto al sistema attuale di continuità. In Sardegna, di fatto, ci troviamo già di fronte a due modelli, uno regolato da oneri di servizio, quello comunemente chiamato continuità territoriale ed uno basato sulla libera concorrenza posto in essere dai vettori *low cost*. L'ingresso dell'aeroporto di Ciampino nel sistema aeroportuale di Roma nella nuova versione della continuità territoriale ha provocato, di fatto, la cancellazione della tratta Alghero-Ciampino, fino ad allora coperta da Ryanair con un numero di passeggeri annuo che si attestava intorno alle 100 mila unità, ma anche la soppressione del volo Olbia-Malpensa di Easyjet cancellato in quanto lo scalo lombardo, insieme a Linate e a Bergamo Orio

al Serio rientra, ai fini della continuità, nel sistema aeroportuale milanese. Bene hanno fatto la Giunta regionale, il presidente Soru, l'assessore Broccia a richiedere all'ENAC, da tempo, l'esclusione dal sistema della continuità degli aeroporti di Ciampino, di Bergamo Orio al Serio ormai specializzati nel *low cost*, e quello di Milano Malpensa. Insomma, accanto alla continuità territoriale in cui le rotte da e per la Sardegna non sono lasciate al libero mercato, ma sono sottoposte ad oneri che stabiliscono accessibilità di prezzo, di orario, di qualità, almeno sulla carta, può coesistere un sistema di libera concorrenza in cui verso alcuni scali possono operare le compagnie *low cost*. Mercati tra l'altro paralleli, non concorrenziali, la sospensione del volo "Ryan air" da Ciampino disposto dall'Enac non ha comportato alcun vantaggio concreto ai volumi di traffico della continuità territoriale da e per Roma, nessuna concorrenza ad "Air One" insomma, anzi per contro ha determinato una perdita di oltre venti mila passeggeri per lo scalo algherese nel solo periodo che va dai primi di maggio a metà luglio. I flussi di traffico della tratta su Ciampino vanno anche per il tipo di orario nel quale vengono inseriti i voli a beneficiare prevalentemente il settore turistico ricettivo con ricadute per l'intero Nord-Ovest della Sardegna.

CUGINI (D.S.). Guarda che sta disturbando il centrodestra!

BRUNO (Progetto Sardegna). Resta il nodo dei voli nazionali da risolvere, basta l'esclusione di Malpensa, di Ciampino, di Bergamo Orio al Serio dal sistema della continuità anche perché riguarda non solo i sardi ma anche chi vuole venire nell'isola, la cosiddetta continuità territoriale di ingresso che noi auspichiamo, basta questo per risolvere il problema oppure può essere quello corso il modello di riferimento. Le conclusioni della mozione Vargiu, al di là del potenziamento richiesto dai collegamenti *low cost* vedono nel sistema degli aiuti sociali la soluzione a tutti i mali. Però gli aiuti a carattere sociale connessi al singolo consumatore hanno un costo che sulla base di quanto dichiarato in Commissione trasporti dal professor Deiana il 26 giugno scorso, leggo dalla nota stampa del Consiglio inciderebbe per 300 milioni di euro, una cifra spropositata, pertanto la sollecitazione che sento di fare è quella di proseguire nell'intesa con lo Stato, con il ministro Bianchi, con l'Enac al fine di addivenire ad un sistema che consenta ai sardi di viaggiare a costi sostenibili e di attrarre investimenti importanti nell'isola migliorando l'attuale sistema di continuità ed aprendo al *low cost*.

La discussione sulla possibile istituzione di una base operativa "Ryan air" nello scalo algherese che sollecito fortemente per le inevitabili ricadute positive sull'intera economia della Sardegna, i colloqui, le trattative in corso per dotare i tre scali sardi di importanti collegamenti nazionali ed internazionali a basso costo rappresentano nientedimeno che l'attuazione del programma presentato agli elettori in campagna elettorale che vede proprio nei *low cost* una delle direttrici importanti di sviluppo per l'isola. D'altronde la delibera di un paio di mesi fa con la quale la Giunta regionale ha stanziato sei milioni e cento mila euro per la promozione del *low cost* negli scali di Cagliari, di Olbia e di Alghero è l'eloquente dimostrazione della strada da intraprendere. La centralità di questo sistema per lo sviluppo economico di un territorio è dimostrato, ho avuto già modo di affermarlo proprio dai numeri, mai i soldi pubblici sono stati così spesi bene, solo per fare un esempio, ad Alghero nel periodo 2000 - 2006 sono transitati un milione e 588 mila passeggeri di cui il 70 per cento costituito da stranieri. La loro permanenza media in Sardegna è stata di quattro giorni con una spesa media giornaliera che oscilla tra gli ottanta e i centoventi euro. Questo significa che a fronte di un contributo regionale di otto milioni di euro complessivi per cinque anni, i turisti hanno portato in Sardegna una somma che oscilla fra i centosettantasette e i duecentosessanta milioni di euro.

E' lecito, è auspicabile attendersi analoghi risultati per Olbia e per Cagliari, è la chiave di volta per l'allungamento della stagione turistica o almeno per mettere le premesse importanti e per la promozione unitaria della Sardegna sui mercati internazionali, occorre certamente una migliore programmazione, una sinergia tra le tre società di gestione degli scali di Cagliari, di Olbia e di Alghero che la Regione deve necessariamente favorire. Servirebbe per ricercare una specializzazione degli scali, un'azione più incisiva nel mercato internazionale a favore dell'economia dell'intera isola di cui i tre aeroporti rappresentano la porta d'accesso.