

Dall'ASL alla direzione unica aeroporti, quella Giunta culturalmente arretrata.

*Di Adriano Bomboi.*

La giunta Pigliaru, se mai lo farà, ha annunciato la creazione di una sola ASL regionale al fine di tagliare i costi di gestione attualmente amministrati dai vari manager distrettuali; in più ha annunciato la volontà di creare una sola gestione aeroportuale di tutti gli scali sardi, con l'obiettivo di "fare sistema".

In merito alla prima ipotesi, il sindaco di Bortigiadas, Emiliano Deiana, ha sarcasticamente affermato che alle prossime elezioni regionali avremo un "mezzo governatore", l'altro sarà il nominato, non eletto, che in pieno stile renziano dovrebbe amministrare la sanità dell'isola, cioè metà finanziaria regionale (circa 3,4 miliardi di euro). Che dire?

Che qualcuno possa amministrare metà dei soldi dei contribuenti sardi, in totale autonomia e senza alcun mandato democratico (salvo il sottostare ad un assessorato alla sanità), è una prospettiva preoccupante. Infatti, se osserviamo un altro caso di centralizzazione, come quello dell'esperienza di Abbanoa, nata anch'essa per tagliare i costi dei vecchi distretti idrici, possiamo facilmente rilevare come questa non abbia affatto risolto il problema della spesa, né della manutenzione degli impianti, ma ne abbia verticalizzato i costi, mentre la politica ha proseguito nella sua clientelistica e parassitaria gestione del potere.

Ciò non toglie naturalmente che ridurre gli attuali baronati politici della sanità sia cosa buona e giusta. Piuttosto, la partita si giocherebbe tutta nell'osservare i dettagli della riforma, cioè se questa si limiterà ad accentrare potere senza ridurre i volumi di spesa (perché i baroni potrebbero facilmente essere sostituiti da nuovi baroni). Per adesso, stando ai fatti, la casta politica è riuscita unicamente a [proteggere gli sprechi a spese di cittadini e imprese](#), già in fuga dall'isola, che subiranno un incremento di Irpef ed Irap.

Eppure, l'errore culturale di fondo non sembra riguardare solo la Sardegna. In tutto l'occidente attraversato dalla crisi e dagli sperperi, eccetto casi come quello svizzero, i governi centrali tendono a tagliare i centri di spesa degli enti locali nel tentativo di razionalizzare i costi della macchina pubblica, salvo poi scoprire che i deficit di bilancio non ottengono significative riduzioni. La tentazione di centralizzare ulteriormente servizi e istituzioni, ben presente nella cultura politica (ed accademico-economica) italiana, spinge anche la giunta Pigliaru nella stessa strada. E così, mentre il governo Renzi riforma una Costituzione sottraendo poteri agli enti periferici dello Stato, la maggioranza che governa la Regione si è spinta nel proporre persino la creazione di una [rete unica degli aeroporti sardi](#). Tale "direzione", sull'esempio di un modello come

quello toscano, "dovrebbe" coordinare meglio la presenza dei vettori aerei, distribuendone la loro presenza all'interno del sistema-Sardegna. L'ingenuità di tale proposta non considera i due gravi punti deboli che l'accompagnano:

- il primo, il più "modesto", riguarda l'errore di paragonare la natura della nostra industria ricettiva, con il relativo volume dei trasporti, a quello di Regioni munite di un mercato totalmente diverso (ingenuità registrata pure in occasione del voto sull'ultima normativa agrituristica, quando il Consiglio Regionale copiò di sana pianta il modello altoatesino, senza alcuna comprensione delle basilari differenziazioni di mercato, peraltro argomentate nell'[articolo di Sa Natzione dello scorso settembre](#)).

- il secondo, più serio, riguarda la distruzione della concorrenza a cui andrebbero incontro i nostri aeroporti qualora un solo soggetto intraprendesse la strada della pianificazione centrale. Alcuni vettori abbandonerebbero precisi scali a favore di altri, con la conseguenza che alcuni aeroporti potrebbero venir chiusi. Mentre i restanti verticalizzerebbero i costi di gestione, allontanando ulteriori vettori e creando nuovi buchi di bilancio del nuovo "ente unico".

Chiunque abbia una minima competenza di management aeroportuale sa bene che "fare sistema" in un territorio non consiste nel razionalizzare pure l'offerta dei servizi, ma nel metterla in competizione con i propri omologhi. Non a caso nel modello svizzero tutti gli aeroporti cantonali crescono in quanto sono in competizione l'uno con l'altro. Ed ogni Cantone applica un regime fiscale di volta in volta più agevole del proprio vicino, sia per attirare nuovi vettori, sia per sviluppare con essi nuovi flussi turistici e mercantili (chiaramente, data la contenuta estensione geografica elvetica, nel caso di specie si intendono solo i Cantoni muniti delle infrastrutture). Tale dinamica concorrenziale spinge al rialzo la dinamicità generale del territorio, che preserva i trasporti, ne diversifica gli operatori e ne abbatta i prezzi. Viceversa, la retrograda e illiberale cultura politica locale immagina un solo grande funzionario generale, che in assenza di concorrenza genererebbe nuovi monopoli pubblici a danno degli utenti (in termini di prezzi); a danno dei contribuenti (che sarebbero chiamati a ripianare probabili buchi di bilancio) e a danno del sistema complessivo (in cui residenti e imprese vedrebbero ridursi il proprio diritto alla mobilità, per non parlare di quella turistica). Immaginate cosa potrebbe succedere in località dove il maggior traffico aereo è concentrato su Olbia e Cagliari.

Dalle nostre parti, dove il muro di Berlino non è ancora caduto, il mercato viene visto come "il caos" su cui una provvida mano pubblica dovrebbe "mettere ordine". D'altronde un secolo di Tocqueville non è bastato a spiegare al mondo i successi delle comunità i cui governi locali, se inseriti in un contesto realmente federale, hanno la capacità di limitare gli sperperi di quelli centrali.

L'ideologia della rete aeroportuale unica pare trovare sostenitori anche presso il Partito dei Sardi, i cui teorici principali, Sedda e Maninchedda, sono soventemente portatori di una visione superata dell'indipendentismo sardo, basata su istituzioni in cui ad un unico centro decisionale spetterebbe amministrare la spesa pubblica in questo o quel settore (al lato pratico sono riusciti nell'impresa di [amministrare male anche l'ASL oristanese](#), il cui dirigente è in quota sovranista).

Inadeguato e irresponsabile anche Renato Soru, che in una fase delicata come la presente sostiene che si debbano dare aiuti pubblici ai vettori aerei, una linea

pericolosa che si pone oltre il tema del co-marketing e potrebbe spingere la compagnia low cost a chiedere analogo o maggiore sostegno finanziario della continuità territoriale che riguarda Alitalia e Meridiana. La sparata populistica potrebbe costarci cara, a parità di inefficienza del servizio. Idem per l'opposizione di centrodestra e di quei curiosi "indipendentisti" che hanno espresso consenso alla sua linea, magari immaginando un improbabile Stato sardo che farà pagare a terzi o ai cittadini sardi stessi un'industria dei trasporti che invece dovrebbe reggersi sulle proprie gambe.

Fortunatamente esistono ragioni per essere ottimisti: i privati paiono aver accantonato la petulanza assistenziale e a seguito dei tagli delle rotte Ryanair hanno annunciato la costituzione di un fondo comune per stimolare la compagnia aerea a non ridurre la propria presenza nel territorio. Si tratta di un'idea ancora incompresa da tanti politici e opinionisti sardi drogati di statalismo, che hanno immediatamente derubricato questa iniziativa alla stregua di una "colletta".

I benefici potrebbero essere comunque irrisori, sia per la bassa solidità finanziaria (dovuta all'esiguità di operatori commerciali interessati); sia perché gli imprenditori stessi sono scarsamente competitivi, oberati da un eccessivo carico fiscale e incapaci di innovare la propria offerta corredandola con quel valore aggiunto rappresentato dalla specialità culturale della Sardegna.

Nel frattempo l'emigrazione sarda prosegue. Soprattutto verso mete dove non si lavora per pagare lo stipendio a questa classe politica.

- Sul tema vedere anche: "[Città metropolitana? Pensiamo invece all'aeroporto di Shannon e a quello di Alghero](#)" (Sa Natzione, 08-12-15).

05-01-16.