



L'opinione

Trasporti: in Sardegna eterno problema o eterno alibi?

*Trasporti: in Sardegna eterno problema o eterno alibi politico con cui nascondere altre mancanze?*

*L'isola è ben collegata con l'esterno? E cosa non funziona dell'attuale modello di continuità territoriale?*

*Intervista a Roberto Devoto, docente all'Università di Cagliari, è tra i maggiori esperti nel settore dei trasporti.*

*Di Gianni Carboni ([Sardegna in prospettiva](#)).*

\*\*\*

La nostra sensazione è la seguente: per quanto la Sardegna sia oggettivamente un'isola e, pertanto, viva una condizione evidentemente diversa e specifica rispetto a qualsiasi altro territorio che isola non è, pensiamo che il diritto alla mobilità dei sardi, sancito da principi costituzionali, sia tutto sommato garantito in modo accettabile. Soprattutto negli ultimi 10-15 anni, in cui si è ottenuta una varietà di scelta di spostamenti che, ad onor del vero, altre regioni, non isole ma comunque isolate quanto la Sardegna, ci possono invidiare. Percepriamo questo sia da ex studenti e lavoratori fuori sede che da viaggiatori, sia nei confronti del resto d'Italia che del resto d'Europa.

A volte ci viene da pensare che quello dei trasporti si sia trasformato in un tema che il dibattito sardo utilizza per sfuggire dalle proprie responsabilità e per giustificare le proprie scelte sbagliate.

È una nostra percezione o è davvero così?

Dobbiamo prendere in considerazione due concetti completamente diversi fra loro: quello di mobilità dei residenti e quello di accessibilità all'isola.

Per quanto riguarda l'accessibilità, la Sardegna attualmente è ben collegata sia con l'Italia che con l'Europa, da Cagliari, Alghero ed Olbia, non mancano di certo le tratte aeree.

Per quanto riguarda la mobilità, la Sardegna è attualmente collegata abbastanza bene

Sa Natzione

con Roma e Milano, oltre che attraverso diverse tratte tramite le compagnie low cost, con copertura degli aeroporti più importanti d'Italia.

Il problema risiede in Roma e Milano, con i quali siamo collegati tramite la continuità territoriale su rotte in cui vige il monopolio di Alitalia e che pertanto sono chiuse all'ingresso di eventuali altri vettori.

Questo da un lato comporta dei benefici per i residenti perché hanno la possibilità di viaggiare sempre e comunque a delle tariffe predeterminate, ma dall'altro creano un problema in quanto, operando in regime di monopolio, in caso di disservizi del monopolista, le tratte non hanno alternative e il traffico viene di fatto bloccato o quantomeno danneggiato. Questo è successo recentemente: scioperi di Alitalia, che ha l'esclusiva su Cagliari e Alghero, hanno portato alla cancellazione di 20 voli da e per la Sardegna (sui 200 voli totali annullati), lasciando vive solo le poche tratte obbligatoriamente previste dalla continuità territoriale.

Questa è la situazione attuale, quindi la domanda da porsi è se questo è il massimo a cui la Sardegna possa ambire oppure no. A mio avviso no, in quanto è un sistema limitante.

[Esistono paesi e/o regioni nel resto del mondo dai quali potremmo prendere esempio, eventualmente anche migliorando e adattando le loro politiche in questo ambito?](#)

Portogallo, Spagna e Corsica hanno situazioni simili alla nostra ma la affrontano in modo diverso.

Quello spagnolo è sicuramente il modello migliore. È una gestione che non limita il mercato ma allo stesso tempo tutela la cittadinanza residente.

In questo modo l'Unione Europea non potrebbe mai avere nulla da ridire in quanto si configura come aiuto sociale e non come aiuto di Stato all'operatore economico privato, come invece avviene in Sardegna.

Per le Baleari e le Canarie, che ricordo distano rispettivamente un'ora/un'ora e un quarto e due ore e mezzo da Barcellona o Madrid, lo Stato rimborsa il 75% della tariffa aerea, che però non è fissa ma è figlia di dinamiche di mercato e le cui tratte sono aperte a qualsiasi vettore.

Nel Portogallo c'è un sistema simile a quello spagnolo, però viene stabilita una soglia oltre la quale lo stato non effettua il rimborso. Nel caso dei portoghesi di Madeira e Azzorre, questo si traduce in un viaggio di quasi due ore e mezzo per andare a Lisbona al costo di 119 euro andata e ritorno, la restante quota la paga lo Stato.

L'ultimo esempio è quello della Corsica, che è il più simile al nostro, però in questo caso va detto che in Corsica le tariffe per i residenti sono proporzionalmente più elevate rispetto alle nostre. Ad esempio, per Bastia-Nizza con 45 minuti circa di volo, si pagano circa 150 euro, più o meno quando il nostro costo per Milano.

[Perché in questi tre modelli citati non ci sono mai stati problemi con l'Unione Europea?](#)

Il motivo è che si sono salvaguardate le agevolazioni per la tariffa solo ed esclusivamente per residenti, la dicitura non residenti non appare neanche.

Scusi professore, questo aspetto è importante. Questo significa che attualmente nella continuità territoriale sarda è prevista un'agevolazione anche per i non residenti?

In questo momento nella situazione sarda, se posso usare quest'espressione, c'è un caos. Siamo in proroga dal 2013, perché gli ultimi due bandi, luglio 2017 e dicembre 2018, sono stati cassati dall'Unione Europea per diversi motivi fra cui la previsione di una tariffa unica indifferenziata.

Quindi abbiamo attualmente Cagliari e Alghero che volano su Roma e Milano con una tariffa unica ed Olbia che, invece, ha una situazione in cui Air Italy vola con tariffa differenziata penalizzando tutto il territorio della Gallura rispetto agli altri aeroporti sardi.

Dunque oltre al danno la beffa?

Nel caso del territorio gallurese assolutamente sì. In quanto vi è una disparità fra aeroporti.

L'Unione Europea ci ha scritto parecchie volte, sensibilizzandoci sulla distorsione del mercato che può essere evitata approvando una differenziazione fra residenti e non residenti, ma attualmente tale distinzione è attiva solo su Olbia.

Ma l'Unione Europa ci ha anche sanzionato per questo?

No, ma per evitare di farlo, ha annullato i bandi. Figuriamoci che in quello di luglio 2017 il bando di Cagliari era andato deserto, senza nessuna offerta. Mentre su Alghero, anch'esso annullato, si era dovuta trovare una soluzione d'emergenza per garantire almeno la tratta Alghero-Roma.

Le tempistiche per l'espletamento di un bando, tra l'altro, non permetteranno di rispettare neanche le prossime scadenze, quindi si dovrà andare nuovamente in proroga.

Va precisato inoltre che, nei rapporti con l'Europa, quando si parla di Sardegna in realtà si parla di Italia. E questo tira e molla dura dal 2001, ma in quasi vent'anni nessun vettore europeo ha mai pensato di partecipare ai nostri bandi. È mai possibile? Questa è la vera domanda da porsi.

Ed in questi casi, significa che o il bando è costruito male oppure tutti gli operatori economici europei fanno cartello. Giusto?

E secondo voi è credibile che nessun vettore tedesco, spagnolo, francese, olandese abbia interesse a partecipare? Evidentemente un motivo c'è, e quasi sicuramente è la mancanza di un ritorno economico adeguato.

Sappiamo benissimo in che situazione si trova Alitalia, quest'anno supererà i 500

milioni di rosso, perderne 20 in più o in meno in Sardegna non cambierebbe di molto la situazione.

Ci scusi per la domanda forse apparentemente stupida, ma se i tre modelli da Lei citati, soprattutto quello spagnolo, funzionano, rispettano le regole europee e tutelano la mobilità dei residenti, allora perché non lo adottiamo anche noi?

Questa è una bella domanda, me la sono posta anch'io tante volte. La motivazione che sento dire è che questo modello non sia economicamente sostenibile per la Sardegna.

Purtroppo va fatto notare che la Sardegna ha sul groppone l'intero sistema sanitario e quello dei trasporti, rimborsi tariffari ovviamente compresi, mentre in Spagna e in Portogallo, ad esempio, il rimborso viene fatto direttamente dallo stato centrale.

La Sardegna dovrebbe trovare il modo, magari anche forzando la mano, di ottenere delle risorse per poter salvaguardare tutti i residenti, permettendogli di viaggiare con rimborso se non del 75%, almeno del 50%, che sarebbe una cifra molto più abbordabile.

Quindi esiste anche un problema di contrapposizione fra Regione e Stato centrale nella gestione della problematica?

Sicuramente. Se la Regione andasse a Roma per ottenere 90/100 milioni e ne mettesse altri 50 di suoi, con 140/150 milioni risolveremmo il problema per i residenti.

Per concludere, secondo Lei per la Sardegna i trasporti rappresentano un eterno problema o un eterno alibi?

Io direi che rappresentano entrambe le cose.

Però è anche un eterno alibi perché ormai siamo quasi 20 anni che ci intestardiamo sullo stesso metodo, nonostante l'Unione Europea ci abbia messo più volte in guardia, e visti gli esiti impietosi degli ultimi due bandi. Continuiamo a presentare dei bandi che sono al limite della sostenibilità europea. È un po' come parcheggiare costantemente in doppia fila e lamentarsi del carro attrezzi che porta via la macchina.

01-11-19.