



REGIONE AUTONOMA  
DELLA SARDEGNA  
PRESIDENZA



CREL CONSIGLIO REGIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO



04 SARDEGNA  
E TRASPORTI

GEN FEB MAR APR 2007



**REGIONE AUTONOMA  
DELLA SARDEGNA**

PRESIDENZA



**CREL** CONSIGLIO REGIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO



*Pubblicazione a cura del  
Consiglio Regionale dell'Economia e del Lavoro Sardegna.  
Hanno collaborato Antonello Anziani, Rossana Floris, Riccardo Loizedda.*

*CREL Sardegna  
Via Roma, 253 - 09125 Cagliari  
Tel. 070 606 4404 - 4541  
Fax. 070 606 4955  
Email: [crel@regione.sardegna.it](mailto:crel@regione.sardegna.it)*

*Stampa LITHOSgrafiche  
Via Garigliano, 11/13  
09123 Cagliari  
Tel. 070 275132*

## **SOMMARIO**

- 9 Presentazione  
*Gino Mereu, Presidente CREL Sardegna*

### **Il Seminario 11 dicembre 2006**

#### ***Concorrenza e trasporto aereo continuità territoriale merci e persone***

- 13 Programma
- 15 Presentazione  
*Gino Mereu, Presidente CREL Sardegna*
- 17 Introduzione  
*Giuseppe Verona*
- 21 Regole del mercato e della concorrenza nel trasporto aereo  
*Massimo Deiana*
- 31 Organizzazione e gestione delle strutture aeroportuali  
*Silvio Pippobello*
- 39 Il trasporto aereo in Sardegna  
*Marco Mazzoli*
- 53 Politiche regionali e prospettive del trasporto aereo in Sardegna  
*Sandro Broccia*

### **Il Seminario 25 gennaio 2007**

#### ***Concorrenza, infrastrutture e trasporto pubblico locale***

- 63 Programma
- 65 Presentazione  
*Gino Mereu, Presidente CREL Sardegna*
- 67 Introduzione  
*Tonino Piludu Componente del Crel*

- 73 Le problematiche attraversate dalle aziende di TPL  
*Ezio Castagna*
- 79 Il trasporto extraurbano su gomma in Sardegna  
*Renato Mameli*
- 87 Il ruolo delle Province nella predisposizione dei piani di bacino  
*Ignazio Congiu*
- 93 Il ruolo dei Comuni nel governo della mobilità e del TPL  
*Tore Cerchi*
- 99 Stato di attuazione della legge di riforma; le prospettive infrastrutturali ed organizzative del TPL in Sardegna  
*Luca Mussetti*

### **Il Seminario 5 marzo 2007**

#### ***Trasporto marittimo e sistema regionale di portualità***

- 109 Programma
- 111 Presentazione  
*Gino Mereu, Presidente CREL Sardegna*
- 113 Introduzione  
*Fabrizio Carta, Componente del Crel*
- 119 Dati sull'attività del trasporto marittimo e sulle infrastrutture portuali  
*Franco Manca*
- 175 Continuità territoriale e concorrenza nel trasporto navale di persone e merci da e per la Sardegna  
*Massimo Mura*
- 207 Continuità territoriale e concorrenza nel trasporto navale di persone e merci da e per la Sardegna  
*Ugo Masciocchi*

- 213 Transhipment e prospettive di internazionalizzazione delle produzioni della Sardegna  
*Raffaello Cioni*
- 263 Problematiche delle piccole imprese di trasporto merci.  
*Beppe Gamboni*
- 277 Governo e gestione del sistema portuale: utilità per lo sviluppo.  
*Gerolamo Garofalo*
- 283 Iniziative della Regione Sardegna per la continuità territoriale marittima di persone e merci e per il potenziamento infrastrutturale della rete portuale.  
*Sandro Broccia*
- 289 *Massimo Deiana*
- 291 Audizioni
- 293 Valutazioni e proposte del sindacato sui trasporti in Sardegna  
*Alessandro Bianco - Segretario Generale FILT Sardegna*
- 297 Considerazioni sullo sviluppo ferroviario in Sardegna  
*La Segreteria Regionale UGL Trasporti*
- 303 *Documento finale del 16 aprile 2007*
- 315 *Composizione del CREL*



## PRESENTAZIONE

Gino Mereu - Presidente CREL Sardegna

La quarta pubblicazione dei Quaderni, contenente gli Atti dei tre Seminari realizzati dal CREL sul tema dei Trasporti, raccoglie anche la Proposta elaborata dall'Organismo sulla materia.

La complessità dell'argomento e il rilevante numero dei protagonisti, interessati a vario titolo, ha impegnato i Consiglieri per lungo tempo nella ricerca della formula più appropriata per affrontare efficacemente quello che unanimemente viene definito uno dei nodi centrali da risolvere in Sardegna. Lo scopo che ci prefiggiamo è quello di contribuire ad accelerare e migliorare il processo di sviluppo della nostra Regione.

Alla fine, sono stati necessari circa 5 mesi per portare a termine questo lavoro. Un lungo periodo che ha impegnato i Consiglieri prima nella discussione preliminare, e poi nell'elaborazione del testo conclusivo.

Dopo la realizzazione dei Seminari si è proceduto alla convocazione di due Audizioni con le Organizzazioni Sindacali. Esse hanno offerto un serio contributo, costituito da osservazioni critiche e da numerose indicazioni e proposte, da noi utilizzate per la formulazione del documento conclusivo.

La scelta di suddividere il lavoro in tre sessioni ha consentito un efficace e ampio approfondimento, nonché la messa in luce della reale situazione all'interno dei tre comparti: quello del trasporto aereo, legato al tema della concorrenza e della continuità territoriale merci e persone; quello del trasporto pubblico locale, legato alle infrastrutture e, infine, quello del trasporto marittimo e il sistema regionale di portualità.

La raccolta di queste relazioni costituisce un patrimonio di analisi e dati prezioso per chiunque abbia interesse alla conoscenza reale sullo stato attuale dei trasporti in Sardegna. Il Crel, attraverso il sito e i Quaderni, lo mette a disposizione di istituzioni, addetti ai lavori e cittadini.

La Regione, dotandosi di un proprio piano strategico, ha compiuto un passo essenziale. Attraverso esso, infatti, cerca di rendere accessibile e chiaro un settore che necessita di atti e decisioni progettate con equilibrio e determinazione, senza commettere errori da cui potrebbero derivare conseguenze fortemente negative su tutto il sistema economico e sociale della nostra isola.

Col passaggio di competenze sul TPL dallo Stato, la Regione ha il compito e il dovere di agire su un piano di responsabilità ben diverso da quello del passato, quando inefficienze e perdite venivano irresponsabilmente tollerate e scaricate su altri livelli.

Con questo lavoro il Crel fornisce un proprio contributo di idee, di proposte concrete nonché di suggerimenti e indicazioni, mettendole a disposizione del Presidente della Regione, dell'Assessore dei Trasporti e dell'intera Giunta regionale.



A nome di tutti i Consiglieri, ritengo opportuno esprimere grande soddisfazione non solo per la serietà con cui si è svolto il lavoro, ma anche perché, come potranno verificare i lettori, sono numerosi e tangibili i riscontri che le proposte del Crel hanno portato nelle decisioni e nei provvedimenti adottati dalla Giunta regionale.

Non per un obbligo rituale, ma per un vero e sentito riconoscimento del valore del contributo offerto da tutti i relatori, mi sento di esprimere loro un sentito ringraziamento per la disponibilità e la portata degli interventi.

Il ringraziamento va esteso ai colleghi Consiglieri che hanno contribuito alla stesura del Documento profondendo energie, tempo e collaborazione.

Buona lettura



**CONCORRENZA E TRASPORTO AEREO  
CONTINUITÀ TERRITORIALE  
MERCİ E PERSONE**

11 DICEMBRE 2006



## **PROGRAMMA**

*Seminario Concorrenza e trasporto aereo continuità territoriale merci e persone  
Cagliari, 11 dicembre 2006*

*Di seguito, vengono sintetizzati i temi affrontati ne corso del Seminario*

Presentazione

*Gino Mereu, Presidente CREL Sardegna*

Introduzione

*Giuseppe Verona, Consigliere CREL Sardegna*

### **1. La situazione della continuità territoriale aerea**

*Sull'argomento, la relazione del prof. Massimo Deiana, Ordinario di Diritto della Navigazione c/o Università di Cagliari.*

### **2. Organizzazione e gestione delle strutture aeroportuali**

*Sull'argomento, la relazione del dr. Silvio Pippobello, Amministratore Delegato della Geasar.*

### **3. Il trasporto aereo in Sardegna**

*Sull'argomento, la relazione del dr. Marco Mazzoli, Dirigente Meridiana.*

### **4. Politiche regionali e prospettive del trasporto aereo in Sardegna**

*Sull'argomento, la relazione del dr. Sandro Broccia, Assessore Regionale dei Trasporti.*



## PRESENTAZIONE

**Gino Mereu** - Presidente CREL Sardegna

L'apertura che faccio si limita semplicemente a dare il benvenuto ai nostri relatori, i cui interventi ci aiuteranno a comprendere e conoscere lo stato dell'arte in materia di trasporto aereo nella nostra isola. Il professor Massimo Deiana, Preside della Facoltà di Giurisprudenza, ci parlerà delle regole del mercato e della concorrenza nel trasporto aereo, e dell'esperienza del regime di continuità territoriale per la Sardegna; tema, come sappiamo tutti, di grandissima attualità e di interesse generale.

Il dottor Silvio Pippobello, Amministratore Delegato della GEASAR, società di gestione dell'aeroporto di Olbia - Costa Smeralda, ci parlerà delle problematiche connesse alle soluzioni organizzative e ai costi di gestione delle strutture, nonché all'integrazione del territorio con le strutture aeroportuali, in termini di collegamenti pubblici e privati.

L'ingegner Marco Mazzoli, dirigente della società Meridiana, ci parlerà delle condizioni operative delle aziende di trasporto e di servizio.

Infine, abbiamo chiesto all'Assessore dei Trasporti, Sandro Broccia, di parlarci delle politiche regionali in materia di trasporto, dell'esperienza rappresentata dall'avvio della nuova continuità territoriale e delle prospettive del trasporto aereo in Sardegna, anche in relazione alla crescita dei visitatori e all'allungamento della stagione turistica.

Come vedete, è un Seminario nel quale cerchiamo di avere, direttamente dalla voce autorevole dei protagonisti, la maggior conoscenza possibile, perché sull'argomento c'è un grande dibattito aperto fra le forze politiche, sociali ed imprenditoriali. La stampa e la televisione offrono ampio spazio a questo dibattito, ma ci è sembrato più corretto ascoltare direttamente dalla loro viva voce come stanno effettivamente le cose.

Procederemo come abbiamo fatto con gli altri Seminari svoltisi nell'arco di quest'anno. Lo ricordo, il primo sul tema della ricerca, dell'innovazione tecnologica e della competitività; il secondo sul tema della scuola, istruzione e formazione; il terzo sulle politiche sociali.

Ascoltiamo, quindi, le relazioni programmate per questa prima giornata di lavoro. Successivamente la Commissione competente, in questo caso la Prima Commissione del CREL, analizzerà i risultati cercando di raccogliere le indicazioni più interessanti per predisporre un "Documento" nel quale saranno contenute queste valutazioni, con l'obiettivo di fornire anche indicazioni e suggerimenti sull'argomento.

Partiamo con questa prima giornata sul trasporto aereo. La seconda giornata sul trasporto pubblico locale è stata fissata per il 25 gennaio, mentre quella sul trasporto marittimo si svolgerà il 26 febbraio. A conclusione di queste tre giornate, contiamo di proporre dei documenti ai nostri interlocutori, alla Giunta Regionale, al Presidente, al Consiglio Regionale, a tutte le

forze politiche, sociali ed istituzionali, che eventualmente fossero interessate all'argomento.

Oggi eseguiremo la registrazione meglio di quanto non siamo riusciti a fare nelle passate esperienze. Infatti abbiamo incaricato una Società esperta per svolgere questo servizio. C'è poi una novità, potremo usufruire della registrazione degli Atti, che saranno pubblicati sul sito [www.italiateca.it](http://www.italiateca.it).

Ringrazio i relatori, e cedo subito parola al dottor Giuseppe Verona per l'introduzione ai nostri lavori.

## INTRODUZIONE

Giuseppe Verona - Consigliere CREL Sardegna

Un saluto a tutti i presenti ed un ringraziamento ai relatori che in questa mattinata di studio ci accompagneranno nella comprensione delle problematiche del sistema del trasporto aereo. Ma anche nella comprensione delle grandi opportunità che soluzioni adeguate di trasporto possono offrire per il superamento dei nodi determinati dall'isolamento geografico, per consentire la piena e reale attuazione dei principi di libera circolazione in ambito europeo, sanciti a Schenghen ormai da troppo tempo.

Il Presidente Mereu ha illustrato incisivamente il programma di attività del Consiglio Regionale dell'Economia e del Lavoro, Consiglio al quale mi onoro di appartenere. Un programma stilato all'indomani dell'insediamento avvenuto sul finire dello scorso anno. Un programma stringente, studiato per diffondere conoscenza e capacità di proposta sui temi strategici del nostro voler essere Sardi, cittadini europei; studiato per ampliare il palco degli attori, a scapito della platea dei semplici spettatori.

In attuazione di quel programma, nella scorsa estate abbiamo sviluppato una giornata di studio sulle tematiche della Ricerca ed Innovazione ed un secondo Seminario per esplorare il nostro Sistema di scuola, cultura e formazione.

L'incontro odierno argomenterà sul trasporto aereo.

Il primo di un trittico che vedrà espandersi, nei mesi di gennaio e febbraio del prossimo anno, l'approfondimento sui temi del trasporto pubblico locale e del trasporto marittimo e sul Sistema portuale regionale.

Il programma è stato studiato e messo a punto dalla Prima Commissione del CREL, nella consapevolezza dell'urgenza di riforme strutturali sull'intero settore.

La condizione di insularità rende il Sistema dei trasporti della regione il nodo cruciale per la qualità della vita civile dei suoi cittadini e per le possibilità di sviluppo della nostra economia e della nostra società. I collegamenti da e per la Sardegna e le condizioni dei collegamenti interni all'isola costituiscono indubbiamente un fattore capace di condizionare scelte e programmi di sviluppo, e la stessa configurazione sociale del territorio regionale.

Grandi problematiche, come il contrasto ai processi di spopolamento delle zone interne, (con i connessi processi di degrado idrogeologico, di desertificazione, di scadimento della vita civile), la possibilità di muoversi con celerità nelle aree urbane, la qualità dell'aria nei centri urbani, lo sviluppo del settore turistico, la competitività e la commercializzazione delle produzioni locali, richiedono un moderno ed efficiente sistema di trasporti, costruito sulla base di una solida programmazione che attribuisca alle varie modalità il giusto peso e preveda i necessari snodi intermodali.



È quindi forte il bisogno di un governo unitario che, partendo dallo strumento primario di programmazione, il Piano Regionale dei Trasporti, si sappia tradurre in una capacità di intervento settoriale e territoriale tale da ridisegnare in modo incisivo tutto il sistema, valorizzando al massimo le limitate risorse finanziarie disponibili. Occorrerà quindi individuare priorità e compiere scelte impegnative, alle quali il CREL intende concorrere attraverso le proprie valutazioni ed elaborazioni, nel pieno rispetto delle finalità assegnategli dalla legge istitutiva.

Per definire al meglio la propria proposta, il CREL ha deciso di procedere ad una serie di audizioni di studiosi della materia, tecnici, associazioni di operatori del settore e organizzazioni sindacali dei lavoratori, nonché all'organizzazione di tre distinti momenti di incontro, di studio e di approfondimento:

- Trasporto aereo;
- Trasporto pubblico locale;
- Trasporto navale e Sistema regionale di portualità.

Tre distinti momenti che prevedono la partecipazione ed il contributo di rappresentanti delle Istituzioni ai diversi livelli coinvolte, dall'Unione Europea al Ministero dei Trasporti, dall'Assessorato Regionale dei Trasporti, alle Province, ai Comuni, alle Camere di Commercio, alle Università, dalle Società di gestione alle imprese di settore.

Affrontiamo oggi, per primo, il trasporto aereo, in considerazione della rilevanza che hanno avuto negli ultimi mesi i problemi connessi al difficoltoso avvio del nuovo sistema di "continuità territoriale", ed in considerazione dell'oggettiva importanza che il trasporto aereo rappresenta per la Sardegna. Esso infatti riveste una duplice valenza: è da un lato un potente veicolo di inclusione della popolazione della Sardegna nel contesto nazionale e in quello internazionale e, dall'altro, un notevole fattore di condizionamento dello sviluppo, in particolare per il settore turistico.

Occorre, quindi, che il trasporto aereo possa accedere a soluzioni organizzative che garantiscano ai cittadini sardi il riconoscimento del diritto alla mobilità verso l'esterno, con condizioni, tempi e costi tali da attenuare e compensare la condizione di insularità. Ciò comporta affrontare il problema a partire dai suoi aspetti strutturali:

- il numero degli aeroporti e il loro livello qualitativo;
- l'integrazione degli stessi con il sistema dei trasporti interni;
- una politica di investimenti orientata dalla programmazione territoriale e fondata su precise priorità, che eviti dispersioni su obiettivi incoerenti ed improduttivi.

Le soluzioni finora individuate, sotto la definizione di "sistema di continuità territoriale", hanno indubbiamente conseguito il risultato di diffon-

dere l'uso del mezzo aereo, come testimoniato dal costante incremento del numero di passeggeri trasportati in un anno, ma hanno dovuto fare i conti con problemi di diversa natura: da quelli legati dalla condizione di oggetto-monopolio nella quale operano i vettori, o il vettore che si aggiudica le tratte in regime di continuità, a quelli costituiti dall'alto costo dei servizi aeroportuali, talmente elevati da vanificare in grande misura i benefici del regime di continuità.

Ulteriori interventi di adeguamento del modello di continuità territoriale dovranno privilegiare le scelte di:

- pluralità di vettori piuttosto che condizioni di monopolio, sia per l'intero sistema che per le singole tratte;
- l'inclusione integrale della Sardegna nel sistema di trasporto aereo secondo una logica ed un modello di rete, piuttosto che il suo collegamento preferenziale sui due punti.

Inoltre, restano limiti nella capacità del sistema di rendersi flessibile in funzione delle richieste di trasporto provenienti sia dai residenti che dai visitatori, che si manifestano in particolari ore e giorni della settimana, e settimane o mesi dell'anno.

Il CREL intende concorrere alla comprensione delle ragioni che rendono il sistema rigido e poco rispondente agli interessi regionali, avviando una riflessione che, partendo dalle regole europee che disciplinano il settore, prenda in esame i comportamenti delle compagnie aeree e quelli delle società di gestione aeroportuale, nel tentativo di individuare il corretto equilibrio tra logiche di mercato, garanzia del diritto di mobilità dei sardi e necessità di rispondere ai picchi di domanda con la necessaria reattività.

Infine, un ruolo sempre più importante e visibile sta assumendo negli ultimi anni l'inclusione di aeroporti sardi nel sistema dei voli "low cost", sia perché ha favorito la presenza nell'isola di consistenti flussi turistici in periodi di stagione tradizionalmente morta, sia perché consente ai sardi di raggiungere destinazioni internazionali con relativa facilità, contribuendo al positivo processo di inclusione della Sardegna nel mondo.

È quindi necessario garantire a questa tipologia di trasporto aereo la possibilità di radicarsi in Sardegna, evitando possibili concorrenze e conflitti con il trasporto di linea in regime di continuità.

Negli ultimi giorni abbiamo letto, e desta un certo ottimismo, che qualcosa si sta muovendo nel regime di continuità, come pure, a livello nazionale, si stanno muovendo percorsi di liberalizzazione del trasporto aereo attraverso processi di privatizzazione. Ancora, si ha notizia di significativi accordi di internazionalizzazione di nostre compagnie con partner europei, che vertono soprattutto sulla sicurezza, sul reciproco arricchimento professionale e tecnologico, e su valori di scala.

Credo ci sia forte bisogno di ottimismo da diffondere nella nostra società, sempre dignitosamente riservata, troppo riservata, con atavica riserva-

tezza che poi si concretizza in senso di rinuncia. Se dovessero esserci stamattina dei momenti di ottimismo, diffondiamoli.

Ho concluso. Grazie.

## REGOLE DEL MERCATO E DELLA CONCORRENZA NEL TRASPORTO AEREO

Massimo Deiana - Ordinario di Diritto della Navigazione c/o Università di Cagliari

In primo luogo desidero rallegrarmi con il CREL e con il Presidente Mereu per questa interessante ed opportuna iniziativa alla quale ho aderito con entusiasmo, anche per la serietà con la quale è stata organizzata, testimoniata da una intensa attività preparatoria (nella quale sono stato in qualche modo coinvolto) che l'intero CREL le ha dedicato.

Ho sempre piacere ad offrire il mio modesto contributo per la migliore comprensione di fenomeni come quello di cui oggi ci occupiamo. Ho anche piacere di essere qui nella mia veste di professore universitario di Diritto della navigazione, in quanto questa è la materia alla quale ho dedicato gran parte delle mie energie negli ultimi decenni e alla quale, quindi, sono anche affettivamente legato.

Il mio non sarà un intervento né in attacco né in difesa di qualcosa, ma cercherà di effettuare, nei limiti del possibile, una ricostruzione di alcuni punti salienti per affrontare i quali sarà necessario fare dei salti imposti dalla complessità del tema e dalla ristrettezza del tempo a disposizione.

L'approccio metodologico al tema del mercato dei servizi di trasporto aereo è sovente diverso tra soggetti che si occupano a livello scientifico del medesimo fenomeno con prospettive ed approcci differenti.

Ci sono i colleghi ingegneri trasportisti che hanno un approccio tecnico, quindi ricostruiscono tutta una serie di fenomeni, elaborano dati e prospettano scenari, ma non tengono sempre nella dovuta considerazione il quadro normativo di riferimento. Vi sono colleghi economisti che, invece, considerano il quadro normativo come un incidente di percorso, come una variabile, che può essere poi ricondotta a ragione per raggiungere un modello più organico, più funzionale.

Noi giuristi siamo culturalmente più realisti perchè quando abbiamo un quadro normativo sedimentato ne teniamo debito conto e ci facciamo da questo condizionare, in quanto sappiamo che modificare gli assetti normativi è operazione complessa, lunga e dispendiosa in termini di tempo e dagli esiti incerti.

Ciò vale non solo e non tanto per le regole interne italiane già piuttosto difficili da aggredire, ma soprattutto per i principi e le norme di provenienza comunitaria che non si modificano nell'arco di sei mesi, neanche di un anno, neanche di cinque anni, essendo il frutto di pazienti opere di mediazione fra culture, sensibilità e interessi non sempre omogenei.

Si pensi che il sistema di regole sull'accesso al mercato dei servizi aerei comunitari, che risale al 1992, registrò i primi tentativi di modifica già nella seconda metà degli anni

'90, e ne vede di nuovi, presentati nel 2006, che probabilmente rimarranno ancora a lungo meri tentativi.

Di fronte ai principi ed alle regole è tuttavia consentita una qualche elasticità facendo ricorso alle tecniche interpretative, che consentono di conciliare le peculiari esigenze con norme a prima vista decisamente difformi.

Ovviamente, il risultato dell'interpretazione è esposto all'alea dell'illegittimità quanto più la forzatura ermeneutica si discosta dalla lettera della legge. Pertanto, non è opportuno né utile procedere a ricostruzioni, magari comode e suggestive, che però stravolgano il chiaro significato delle norme.

Venendo all'oggetto della nostra riflessione odierna, va subito chiarito che in questo contesto non è possibile fare voli pindarici, così come non è possibile prospettare con fantasia soluzioni più o meno fantasiose; molto spesso infatti tali soluzioni sono assolutamente irrealizzabili, pur essendo magari condivisibili da un punto di vista sociale, pur apparendo magari sostenibili da un punto di vista economico, pur apparendo, o forse essendo anche le più logiche e le più funzionali.

Nel trattato istitutivo della Comunità Europea, i trasporti marittimi ed aerei erano esclusi dall'applicazione delle regole sulla concorrenza perché, nella disciplina del fenomeno trasportistico, veniva privilegiata la dimensione di servizio rispetto a quella d'impresa.

Non intendo mettere in contrapposizione queste due dimensioni, anche se talvolta lo sono; voglio solo segnalare che il Mercato Comu-

ne Europeo considerava le regole della concorrenza, del libero accesso al mercato, della libera prestazione di servizi, applicabili a tutta una serie di settori economico produttivi, ma non a quello dei trasporti, perché evidentemente riconosceva una strategica e prevalente dimensione politica e sociale al servizio di trasporto, che non consentiva una sua riconduzione all'interno delle rigide regole di mercato.

Questo atteggiamento si è modificato nel volgere di qualche decennio. Dapprima con interventi contingenti della giurisprudenza ai quali è seguito a metà degli anni '80, un regolamento comunitario di liberalizzazione dei servizi che, di fatto, ha compreso al suo interno anche i servizi di trasporto marittimo ed aereo. Successivamente, il processo si è dipanato secondo percorsi abbastanza complessi, sui quali non intendo tediare l'uditorio, per poi arrivare a degli assetti regolamentari definitivi, risalenti al 1992 per il settore marittimo e per il settore aereo, che hanno definitivamente liberalizzato il settore imponendo paradigmi comportamentali rispettosi di precise regole di mercato.

Queste precise regole di mercato sono piuttosto complesse ed articolate, ma fondamentalmente si possono riassumere in due assunti base:

1°) libero accesso al mercato per tutti i competitori comunitari in possesso di determinati requisiti minimi;

2°) competizione libera da condizionamenti (libera concorrenza), quindi divieto di sovvenzioni pubbliche, divieto di costituzione o di

precostruzione di condizioni di monopolio o, comunque, di condizioni di turbativa della dialettica fra concorrenti.

Su questi due principi si costruisce l'assetto, questo è il quadro di riferimento. Qualunque atteggiamento, azione ed intervento che si discosti da questo quadro va considerato derogatorio.

Non ho detto illegittimo perché, contestualmente alla previsione di tale sistema, la normativa comunitaria ha anche previsto delle peculiari ipotesi di deroga da ritenere legittime; tali ipotesi, si badi bene, sono predeterminate e a numero chiuso e, pertanto, al di fuori del loro novero si realizzano aiuti di Stato vietati.

L'ammissione di deroghe è frutto di un nuovo tipo di atteggiamento che si sta affermando a livello europeo, e tiene conto del livello raggiunto dal processo di integrazione comunitaria. Livello che ha superato la dimensione squisitamente economica per attestarsi su posizioni in grado di valutare complessivamente tutte le implicazioni di un fenomeno. Pertanto, anche laddove esistano delle regole concorrenziali stringenti, è ammesso e consentito un approccio che tenga conto di istanze ed esigenze più ampie e complessive.

Il pensiero corre al rapporto fra principi fondamentali e, quindi, alla tradizionale dicotomia fra il principio costituzionale e comunitario della libertà dell'iniziativa economica privata, ed il suo limite del contrasto con l'utilità sociale. Oppure, fra la libera concorrenza e la libera prestazione dei servizi ed il princi-

pio di uguaglianza, il diritto alla mobilità, che a livello comunitario transita nella libertà di circolazione e nel diritto di stabilimento.

Si tratta di temi che mal sopportano dogmi o indicazioni univoche e che, invece, vanno affrontati tenendo conto di una serie di sensibilità diverse.

La Commissione Europea, DG TREN (Direzione generale del trasporto e dell'energia), ha esaminato con severa attenzione gli oneri di servizio pubblico per la Sardegna e ha chiesto conto di tutta una serie di peculiarità, fra le quali emerge l'estensione a qualche centinaio di migliaia di nostri emigrati non più residenti, di agevolazioni tariffarie previste per i residenti.

È evidente che se alla questione ci si limita a dare una valutazione tecnico-economica, la soluzione non potrà che essere di diniego. Mentre, se l'approccio diviene più politico e più attento ai profili sociali del fenomeno (si pensi alle politiche di integrazione sociale, all'Europa delle Nazioni, alle identità nazionali), la soluzione potrebbe essere di segno opposto.

Le regole del mercato stabiliscono che i servizi aerei dovrebbero svolgersi in un regime di libera concorrenza, senza limitazioni e modifiche dell'assetto della dialettica concorrenziale.

Fondamentalmente questo sistema è perfetto nel momento in cui la domanda e l'offerta trovano un punto di equilibrio, ma il legislatore comunitario ha tenuto in considerazione anche le ipotesi in cui il mercato non funzioni secondo queste parametri.

Laddove il mercato sia squilibrato (perché per esempio - come in Sardegna - ha una domanda molto ciclica e momenti in cui la domanda addirittura non esiste), se tenessimo in considerazione la dialettica ordinaria di un sistema di mercato virtuoso, ma anche virtuale, dovremmo prevedere che a fronte di una inesistente o una bassissima domanda si debba avere un'offerta altrettanto bassa.

Un tale adeguamento di offerta alla domanda reale, in regioni periferiche o insulari, si traduce fatalmente in isolamento.

Questo è un problema che l'UE ha affrontato in tutti i provvedimenti di liberalizzazione, prevedendo al loro interno un meccanismo di adeguamento.

L'UE ha sempre e invariabilmente previsto, sia nelle norme di liberalizzazione del trasporto aereo, che sono il terzo pacchetto CEE (in particolar modo il regolamento 2408 del 1992 sull'accesso al mercato dei servizi aerei dei vettori aerei comunitari), sia nel regolamento 3577 del 1992 sui servizi di trasporto marittimo che, laddove il bacino di riferimento non sia commercialmente appetibile e, quindi, non crei una domanda di trasporto tale da garantire una conveniente risposta del mercato, è possibile che lo Stato intervenga seguendo un percorso delimitato da precisi paletti. I paletti descritti dal legislatore si chiamano oneri di servizio pubblico, o obblighi per il trasporto marittimo, e sono le condizioni alle quali uno Stato membro esige che venga esercitato un servizio, o meglio, impone che venga esercitato un servizio,

poiché gli obblighi di servizio pubblico, tecnicamente, si impongono.

Il procedimento di imposizione è abbastanza complesso ed è rinvenibile in capo allo Stato membro. L'iniziativa può partire anche da Enti sotto ordinati, anche da una Regione, da una Provincia o da un Comune. Successivamente, deve essere portata a livello istituzionale e presentata alle istituzioni comunitarie da uno Stato membro.

L'imposizione si deve fondamentalmente basare su tutta una serie di presupposti: innanzitutto, bisogna dimostrare che il mercato non è grado di rispondere alle esigenze di quel determinato bacino di utenza, bisogna evidenziare perché non risponde adeguatamente alle esigenze, bisogna provare che non esiste una forma di trasporto alternativo. In assenza di tali condizioni non è consentito operare questo tipo di deroga.

La Sardegna è in possesso di tutti questi requisiti, condizioni fondamentali di accesso alla deroga perché è un'isola, perché non ha alternative di trasporto comparabili, perché ha un milione e mezzo di cristiani che statisticamente non sono grado di garantire, se non in alcuni periodi dell'anno, una domanda sufficiente a giustificare l'offerta.

La Sardegna, quindi, ha fondamentalmente bisogno di un intervento di sostegno a correzione di una dialettica di mercato che non garantisce adeguati livelli di servizio, e sono certo che l'UE non metterà in discussione il diritto della Sardegna ad avere gli oneri di servizio pubblico.

In Europa abbiamo quasi 350 oneri di servizio pubblico imposti dal

1994 ad oggi. Attualmente ce ne sono in vigore poco meno di 300 e di questi, che riguardano isole, ce ne sono sì e no un 30 %, per il resto riguardano collegamenti continentali.

La sola Francia conta più di un terzo di tutti gli oneri di servizio pubblico imposti in Europa e di questi, se togliamo una quindicina per la Corsica e qualcuno per i territori francesi d'oltremare, il 75 % sono collegamenti continentali interni alla Francia.

I cugini transalpini, non ho nessuna difficoltà ad affermarlo, hanno utilizzato impropriamente gli oneri di servizio pubblico per proteggere la propria industria aeronautica nazionale; hanno infatti imposto oneri praticamente su tutto il traffico domestico, hanno poi fatto le gare che si sono concluse molto frequentemente con l'affidamento in monopolio delle rotte a Air France o a controllate di Air France.

Si tratta di un utilizzo improprio di uno strumento che nasce con altre finalità ed altri obiettivi: nasce con l'obiettivo e con la finalità di garantire la mobilità sociale, non nasce con l'obiettivo e la finalità di proteggere le imprese aeronautiche.

Gli oneri di servizio pubblico sono il primo passaggio di un processo più complesso che conduce quasi invariabilmente ad un secondo step, quello della gara. Ad esso si accede se nessuno accetta gli oneri: su circa 350 oneri di servizio pubblico imposti, più di 310 hanno condotto al secondo passaggio.

Nessuno accetta normalmente gli oneri di servizio pubblico perché questi, per esplicita disposizione dell'articolo 4 del regolamento

2408/1992, devono essere, scusate la tautologia, onerosi; devono essere talmente onerosi che nessun vettore li accetterebbe se considerasse esclusivamente il proprio tornaconto commerciale.

Siccome i vettori, tendenzialmente, non sono delle pie opere di carità, in teoria non dovrebbero accettare gli oneri di servizio, anche perché non offrono nessun tipo di vantaggio, compensazione e nessuna posizione di monopolio, in quanto l'onere di servizio pubblico è un insieme di condizioni alle quali si chiede che venga esercitato il trasporto e che chiunque può accettare.

Qualunque vettore aereo comunitario munito di licenze comunitarie, ai sensi del reg. CEE 2407/92, può accettare gli oneri acquisendo il diritto a volare sulle rotte onerate. Chi non accetta gli oneri ovviamente non può volare, perché altrimenti si creerebbe una situazione di disparità, convivendo sulla stessa rotta sia chi accetta gratuitamente gli oneri (con gravose ricadute da un punto di vista aziendale), sia chi non li accetta.

A tal proposito, il legislatore comunitario che ha pubblicato delle linee guida piuttosto articolate sulla liberalizzazione dei trasporti in Europa, ha messo in guardia contro il fenomeno del cosiddetto *market skimming*, o *cream skimming*, o *scerry picking*, che rappresenta l'azione di chi arriva su un mercato e si prende la ciliegina, o la panna montata sulla torta, lasciando le briciole agli altri.

Tradotto in pratica, è *market skimming* entrare su una rotta nel momento in cui il mercato tira (come nel nostro caso, nei due o tre



mesi estivi) nel quale, comunque, chiunque entra produce coefficienti di riempimento accettabili, dopodiché lasciare a chi ha accettato gli oneri solamente il periodo invernale di vacche magre.

Per evitare questo rischio gli oneri di servizio pubblico vengono imposti per un periodo minimo di un anno, ma non hanno necessariamente un periodo massimo di vigenza.

Il periodo massimo di vigenza riguarda, invece, il secondo passaggio, che inizia qualora nessun vettore accetti gli oneri di servizio pubblico. Allora (e solo allora) si può procedere a selezionare un solo vettore, al quale, a seguito di una procedura ad evidenza pubblica, vengono assegnate in monopolio le rotte messe in gara e al quale, a fronte di questa selezione, vengono anche corrisposte delle compensazioni finanziarie.

Attenzione, non a caso si parla di compensazioni e non di compensi.

Il compenso è un corrispettivo per una prestazione, la retribuzione di un servizio, mentre la compensazione è strettamente correlata al disavanzo per l'esercizio di quella specifica rotta, alla diseconomia generata dall'osservanza dell'onere di servizio.

Tanto ciò è vero, che i vettori partecipanti alle gare si obbligano a tenere una contabilità analitica e separata per ciascuna rotta messa a compensazione e devono dimostrare, per ottenere la compensazione, di avere realmente perduto quanto previsto. Laddove le perdite siano inferiori diminuirà anche la compensazione; laddove, in teo-

ria, non dovessero esservi perdite, non si percepirà un euro di compensazione.

Quella descritta è la strada maestra per derogare al sistema liberalizzato dei trasporti aerei, ma esiste un altro strumento di intervento sul quale tanto si è detto quanto poco in realtà si sa: si tratta dei cc.dd. aiuti sociali, previsti dall'articolo 87 del trattato istitutivo dell'UE, attraverso i quali non si interviene sul sistema dei servizi, né sulla loro modulazione, ma solo su uno dei profili del servizio, quello tariffario, certo di grande rilievo, ma non esaustivo.

L'imposizione di onere di servizio pubblico riguarda le condizioni alle quali uno Stato membro pretende che venga esercitato un servizio. Queste condizioni riguardano non solo la tariffa, ma anche e soprattutto la continuità del servizio, la frequenza dei voli, il numero dei posti messi a disposizione, la qualità del servizio, l'accesso al servizio, la prenotazione, le modalità di esecuzione.

Gli aiuti sociali intervengono invece solo ed esclusivamente sul profilo tariffario abbattendo, a seconda della capacità economica dello stanziamento finanziario dello Stato membro, il costo del biglietto.

Non abbiamo avuto grandi applicazioni degli aiuti sociali proprio per questa loro scarsa capacità di intervento sulla struttura dell'offerta di trasporto, fino a quando nel 2001 non c'è stata un'apertura interessante.

Nel 2001 in Corsica si stava procedendo alla terza tornata di gare, (prima tornata triennio 1994-

1997, seconda tornata 1997-2000), e poiché non sembrava che le cose stessero procedendo nella giusta direzione (nelle due tornate precedenti avevano vinto le gare Air France, o compagnie controllate di Air France), il governo francese interpellò l'allora Commissario Europeo ai Trasporti, la signora Loyola De Palacio, al fine di individuare un sistema alternativo che consentisse meglio di salvaguardare gli interessi nazionali.

Venne prospettato un sistema ibrido in cui si prevedevano gli oneri di servizio, ai quali non sarebbe dovuta succedere la procedura di gara, ma la corresponsione di aiuti sociali.

La De Palacio, a titolo sperimentale e derogatorio, esclusivamente per quelle gare in corso, e solo per alcune delle rotte della Corsica, concesse di applicare un sistema che avesse tutti i vantaggi dell'imposizione di oneri e degli aiuti sociali, e nessuno degli svantaggi fisiologici dei due sistemi.

È evidente che non si può parlare di "sistema corso" se non con eccessiva e superficiale semplificazione: l'UE su alcune rotte da e per la Corsica concesse una deroga e consentì di sperimentare un meccanismo ibrido, con l'imposizione degli oneri di servizio pubblico e l'abbattimento tariffario per ciascuno dei passeggeri che volavano.

Tale meccanismo realizzerebbe teoricamente la quadratura del cerchio, perché avremmo un controllo della struttura dell'offerta di trasporto, una pluralità di accessi al mercato da parte di prestatori di servizi e, soprattutto, avremmo i

passenger felici perché pagano poco.

Purtroppo tutto ciò è rimasto una meravigliosa utopia, perché nel mondo reale è avvenuto che sulle rotte in questione un solo vettore volava prima ed uno solo (lo stesso) dopo, tanto che l'agognata virtuosa concorrenza è rimasta meramente virtuale.

In secondo luogo, secondo dati dell'Office de Transport della Collettività territoriale della Corsica, nel 2002 per trasportare 699.000 passeggeri sono stati spesi ben 27.500.000 euro, che è più di quanto abbiamo speso noi in Sardegna per trasportare nello stesso anno più del triplo dei passeggeri.

Tale dato evidenzia come il sistema degli oneri di servizio pubblico e il sistema degli aiuti sociali siano contrapposti dal punto delle conseguenze economiche.

Infatti, nel sistema degli aiuti sociali, più passeggeri si trasportano e più risorse si impiegano, mentre nel sistema degli oneri di servizio pubblico è esattamente il contrario: più passeggeri si trasportano, minori sono le diseconomie del vettore e, quindi, minore sarà l'entità della compensazione per esse dovuta.

Comunque, se ciò non bastasse, si consideri anche che:

- i residenti corsi sono circa 260 mila, mentre i sardi sono oltre 1.500.000;
- il governo corso riceve ogni anno dallo Stato francese per far fronte alla continuità territoriale marittima ed area 150 milioni di euro, una cifra che solo a pronunciarla fa impressione;

- per realizzare la sola continuità territoriale aerea in Corsica hanno la disponibilità di ben 64 milioni di euro all'anno.

Stanti tali premesse, i corsi potevano anche ben permettersi di spendere la metà di queste somme per sovvenzionare rotte sulle quali volavano meno di 700.000 passeggeri, mentre per le altre, quelle più frequentate, come quelle da e per Parigi, hanno mantenuto il regime ordinario degli oneri del servizio pubblico e della gara.

Tutto ciò esposto, mi preme chiarire che anche per quelle poche rotte nelle quali era stato applicato il sistema ibrido, si è registrata, fin dal luglio del 2005, un'inversione di tendenza e si è tornati al sistema ordinario degli oneri di servizio pubblico e della gara.

Quindi, anche ammesso che sia mai esistito in passato, oggi non esiste alcun sistema corso di continuità territoriale e, a mia conoscenza, il sistema degli aiuti sociali trova applicazione unicamente per alcuni collegamenti tra le Azzorre e il Portogallo e in qualche rotta da e per gli arcipelaghi nordici delle isole Lofoten e Svalbard; per essere più chiari stiamo parlando di un volo alla settimana, massimo di tre voli alla settimana, o di un volo postale.

In questi casi, quando si tratta di intervenire a favore di decine di persone al mese, forse gli aiuti sociali possono costituire una risposta adeguata, mentre in Sardegna, dove volano attualmente, in regime di continuità, circa 3.000.000 di passeggeri all'anno, si tratta di soluzione irrealizzabile.

È opportuno sottolineare come il sistema possa essere legittimamente considerato positivamente o meno, ma come sia anche l'unico a disposizione per intervenire lecitamente nel settore dei servizi aerei di linea; qualunque tentativo di fuga in avanti, alla ricerca di inesistenti pietre filosofali, allo stato dei fatti, è operazione velleitaria e dall'orizzonte fatalmente limitato.

Ci sono forse delle soluzioni intermedie. In principio ho fatto cenno alla possibilità di applicazioni interpretative che consentano di equilibrare meglio il sistema, come ad esempio applicare gli oneri di servizio pubblico solo in particolari periodi dell'anno, quelli con domanda più debole, e lasciare invece al libero mercato i periodi in cui le rotte sono più appetibili.

Ammesso e non concesso che possa essere una buona idea, per realizzarla è evidente che servono risorse finanziarie, perché il periodo in cui il mercato verrebbe lasciato libero (due mesi e mezzo d'estate) sarebbe caratterizzato da domanda forte, da traffico e quindi da concorrenza. Negli altri nove mesi di bassa stagione, o nei sei mesi di domanda depressa, per conservare un livello di servizio appena accettabile servirebbero invece ingenti risorse.

E qui introduciamo l'ultimo tema della riflessione: le risorse finanziarie.

Il sistema degli oneri di servizio pubblico, in Italia, è decollato con il *leading case* della Sardegna con un ritardo di oltre 6 anni rispetto ad altri Paesi (Irlanda e Francia), in ragione del fatto che non avevamo la disponibilità di risorse finanziarie.

Tali risorse si sono rese disponibili con l'approvazione della legge 144/1999, collegato ordinamentale alla Finanziaria '99 che, con l'art. 36, destinava a regime dal 2001, 70 miliardi di vecchie lire per la Sardegna.

Stiamo parlando di 36 milioni di euro, che 5 anni fa non erano pochi e con i quali si è realizzata, a partire dal 2002, la prima continuità territoriale limitatamente ai collegamenti con Roma e Milano.

Il sistema degli oneri di servizio, con la gara e l'attribuzione di una compensazione ha, per legge, un limite temporale di due anni, estensibile al massimo, con proroga, ad un terzo anno.

Esso prese avvio nel gennaio 2002, operò per il 2002 e per il 2003 e alla fine del 2003 si dovette decidere che cosa fare per il 2004, l'eventuale terzo anno in proroga.

Venne deciso di consentire la proroga e, per una serie complessa di circostanze, i vettori concessionari delle rotte decisero di operare rinunciando alla compensazione per il terzo anno.

L'ENAC gradì particolarmente tale opzione perché i fondi per la continuità territoriale confluivano e (nonostante due provvedimenti legislativi di segno opposto) confluiscono tutt'ora in un capitolo indistinto all'interno del fondo di dotazione dell'ENAC stesso, il che significa che ogni risparmio, sul fronte degli oneri di servizio, diventa una risorsa aggiuntiva per l'Ente nazionale per l'Aviazione Civile.

La circostanza ha costituito un decisivo limite al successivo finanziamento della continuità territoria-

le, in quanto nel 2004 e nel 2005, quando si è incominciato a progettare la nuova continuità territoriale, le autorità aeronautiche italiane hanno avuto buon gioco a sostenere che non vi erano fondi disponibili e che comunque, anche se ci fossero stati, non si sarebbero potuti utilizzare perché era stata data dimostrazione pratica che i collegamenti per Roma e Milano dai tre aeroporti sardi potevano essere assicurati senza risorse.

Il sistema attualmente in vigore, quindi, ha dovuto giocoforza disegnare una continuità territoriale che si ferma alla fase impositiva degli oneri, non potendo proseguire con la fase successiva della gara per assenza delle risorse necessarie.

Il modello riscontra qualche difficoltà di condivisione da parte degli organismi comunitari, ma non si dispera di riuscire a dimostrarne sia la correttezza formale che l'inevitabilità sostanziale.

Il pericolo principale di un sistema così ordito era che nessun vettore accettasse gli oneri di servizio. Fortunatamente questo pericolo non c'è stato, e due diversi vettori hanno accettato di esercitare il servizio alle condizioni imposte: questa è la situazione attuale e da questa, per ora, ritengo sarà improbabile che ci si muova per i prossimi due anni.

Grazie per l'attenzione.



## ORGANIZZAZIONE E GESTIONE DELLE STRUTTURE AEREOPORTUALI

Silvio Pippobello - Amministratore Delegato della Geasar

Vi saluto e vi ringrazio per l'opportunità che mi viene concessa. Dopo l'intervento del Prof. Deiana, estremamente dotto e chiaro, spero anche io di rappresentare in modo degno le società di gestione aeroportuale del territorio sardo, non solo quindi la GEASAR e l'aeroporto di Olbia, ma anche Cagliari e Alghero.

Mi preme richiamare l'utilità di questi incontri, perché a volte alcune realtà ed alcune problematiche, che sono molto importanti ed incidono fortemente su determinati sistemi, come quello del trasporto aereo, sono poco conosciute da chi deve amministrare delle strategie a livello regionale, a livello nazionale di vario tipo, e quindi ha bisogno, da parte degli attori e degli specialisti, di avere degli approfondimenti e dei punti di vista.

Opero nel settore del trasporto aereo da diversi anni. Ho iniziato a lavorare con una società che produce aeroplani, l'attuale Alenia; ho lavorato poi per diversi anni con Meridiana, poi con Alitalia, quando ci fu una joint venture sul trasporto aereo regionale. Da circa quindici anni mi occupo dell'aeroporto di Olbia, quindi ritengo di conoscere la realtà del trasporto aereo, almeno per averla vissuta sin dall'inizio della mia carriera lavorativa e professionale.

Vorrei impostare quest'intervento su tre momenti, tre fasi:

la prima è una panoramica generale del ruolo dell'aeroporto

nel contesto del sistema del trasporto aereo, dando magari a chi, come dicevo prima, non s'interessa in modo particolare del trasporto aereo, alcuni elementi che possono essere utili per una riflessione.

La seconda fase, nella quale vorrei fornire una descrizione, anche se mi rendo conto non potrà essere dettagliata, delle problematiche generali del settore aeroportuale nel contesto nazionale, non in quello regionale.

Infine, nella terza fase parlerei delle problematiche regionali, che in qualche modo s'intrecciano con quelle generali.

Parlando del ruolo degli aeroporti, volevo richiamare la nostra attenzione sul fatto che comunemente, almeno dalla massa, dai non addetti ai lavori, essi sono visti banalmente come un punto di arrivo e di partenza di passeggeri, cioè un luogo dove i vettori operano portando flussi di passeggeri, dove il cliente è il vettore, che ha bisogno di determinati servizi: quelli rivolti all'aeromobile, quindi carico e scarico bagagli, pulizie, trasporti interposte e quant'altro; e quelli rivolti al passeggero, quindi il check - in, l'imbarco, lost and found, le informazioni e via di seguito. Questa risula essere la concezione dell'aeroporto acquisita dalla maggior parte delle persone.

In realtà, questa concezione andava bene circa dieci - quindici anni fa. Il ruolo dell'aeroporto è pro-

fondamente cambiato, perché una decina di anni fa è cambiato il contesto: la liberalizzazione del trasporto aereo. È il cambio della normativa ed anche la privatizzazione degli aeroporti, hanno fatto sì che l'aeroporto fosse gestito da un'entità non più pubblica, ma da una società di capitali con prerogative compiti e funzioni ben precise. Quindi, non solo un'entità che si occupa di fornire dei servizi al vettore, ma che si occupa di gestire in toto l'aeroporto, ossia occuparsi delle infrastrutture, dei servizi di handling, dei servizi rivolti al passeggero, che non sono direttamente connessi con il trasporto aereo, organizzare tutti gli attori dell'aeroporto, soprattutto quelli imprenditoriali. L'aeroporto è come una piccola cittadina nella quale operano tante entità, e la società di gestione è chiamata a svolgere, appunto, un ruolo di coordinamento di tutte queste entità.

La liberalizzazione del trasporto aereo ha portato un abbassamento medio delle tariffe, alla ricerca, da parte dei vettori, di economie (nelle loro strutture) nei costi, di economie nei servizi della gestione a terra, degli aeromobili e dei passeggeri. La spinta normativa e la spinta di mercato, conseguente alla liberalizzazione del trasporto aereo, hanno fatto sì che le società di gestione, per poter gestire la struttura aeroportuale, ricercassero delle attività profittevoli in quanto l'attività principale, cioè quella tradizionale dell'assistenza agli aeromobili, diventava sempre meno profittevole. Devo dire che attualmente (almeno questa è l'esperienza del nostro aeroporto), l'attività di handling, cioè dei servi-

zi al vettore, è un'attività che non ha grandi profitti.

Sono quindi sorte delle altre opportunità: quelle dei servizi collaterali e dei servizi al passeggero di tipo commerciale. Il complesso di queste attività, ossia la gestione degli spazi commerciali, o la gestione anche diretta di attività commerciali, sono quelle che in questo momento sostengono la gestione dell'aeroporto.

Nel nostro caso, qualche anno fa, la proporzione fra revenue derivanti da handling e da attività commerciali era in netto favore all'handling. Attualmente le attività commerciali hanno un revenue paragonabile a quello dell'handling. Parlando poi di profittabilità, l'attività commerciale, cioè la gestione degli spazi, è notevolmente più profittevole dei servizi a terra.

Ho fatto questa piccola introduzione perché è importante capire che una delle problematiche generali è quella della redditività del sistema aeroporto per il sostentamento della struttura stessa.

Al gestore aeroportuale, oltretutto, viene chiesto di organizzare nel modo più adeguato i servizi, di organizzarli in modo sicuro, di garantire la security delle operazioni, di garantire un'adeguata rosa di collegamenti. Tutto questo è molto importante. Prima il gestore aeroportuale non era responsabile della quantità e della qualità dei collegamenti, adesso invece è anche responsabile di proporre al pubblico un'adeguata possibilità di movimento, quindi adeguati collegamenti di tipo nazionale e internazionale.

In sostanza, il gestore aeroportuale diventa uno dei responsabili della mobilità aerea, prima non lo era. Oltretutto, questo ruolo e prerogative che vengono chieste e a volte imposte al gestore aeroportuale, svolgono una funzione che deve garantire una certa continuità durante tutto l'anno, e non solo nel periodo estivo quando dal punto di vista commerciale c'è più attività. Quindi, si pongono dei grossi problemi di gestione economica della struttura.

Il gestore aeroportuale gestisce la struttura attraverso una convenzione. Essa viene stipulata con l'autorità, principalmente in modo diretto con l'ENAC, l'autorità dell'aviazione civile. Nella convenzione intervengono però anche il Ministero dei Trasporti ed il Ministero dell'Economia. Questa convenzione prevede una durata di quarant'anni, almeno nel nostro caso, ma è un caso che si applica in modo generale. Per ottenere una concessione di quarant'anni il gestore aeroportuale deve presentare un piano economico e un piano di interventi che dimostrino la capacità di poter sviluppare le infrastrutture aeroportuali, e di poterle prima di tutto adeguare alle normative. In molti casi, infatti, gli aeroporti vengono consegnati alla società di gestione con infrastrutture inadeguate. Quindi, adeguamento e sviluppo delle infrastrutture. In questo piano quinquennale, dunque, il gestore deve dimostrare di poter condurre, con una sana gestione economica, la struttura aeroportuale.

Il ruolo del gestore aeroportuale è importantissimo, è un anel-

lo forte della catena del trasporto aereo, ed è cambiato nel corso degli anni. Possiamo affermare che oggi è responsabile della mobilità delle persone, funzione fondamentale in quanto senza la mobilità aerea non è possibile fare nessun piano strategico a livello nazionale e a livello regionale. Essa, infatti, produce un effetto propulsivo dell'economia sia del territorio circostante che del territorio più vasto, quello regionale.

Passando alle problematiche generali che in questo momento il settore aeroportuale sta vivendo, mi collego con quello che ho detto prima, relativamente al ruolo dell'aeroporto e alla necessità che esso abbia una gestione economicamente sana. In questo momento credo che il sistema aeroportuale stia vivendo una sorta di attacco in generale, dal punto di vista della tassazione. È vero che qualche anno fa alcune società di gestione aeroportuali erano delle società ricche, la cui ricchezza proveniva dalla gestione dei servizi a terra che, come dicevo prima, erano dei servizi che producevano una buona profittabilità. Come ho già detto, i servizi di assistenza a terra sono diventati non più profittevoli ed è difficile avviare delle altre attività, come quelle commerciali di cui parlavo prima, per cui la profittabilità e la redditività delle società di gestione è andata diminuendo nel tempo.

In questo momento non esistono società ricche, ma è rimasta nella mente di qualcuno la convinzione che le società di gestione aeroportuali possano essere spremute dal punto di vista della tassazione.



Lo scorso anno il precedente Governo ha varato una Legge, la 248 del '95, denominata in termini tecnici "requisiti di sistema", ma conosciuta come Decreto salva Alitalia, che ha inciso fortemente sull'economia delle società di gestione aeroportuale. Questo decreto prevede l'utilizzo di risorse economiche del gestore per ridurre le tariffe aeroportuali, cioè quelle tariffe che vengono pagate dai vettori e dai passeggeri per poter operare nell'aeroporto. Lo scopo di questa normativa era quello di creare un vantaggio per il vettore principale, ecco perché si chiama Decreto salva Alitalia. In effetti è stato un intervento su tutti i vettori, compresi quelli stranieri. Anzi, secondo uno studio condotto da Assoaeroporti, solo una piccola fetta, credo un 20% delle risorse che sono state generate da esso, sono andate a vantaggio dell'Alitalia. Questo Decreto è stato attuato solo per una piccola parte, e la nostra preoccupazione è che si proceda all'attuazione completa della Legge 248. La nostra speranza era che il Governo attuale abrogasse questa Legge, anche in considerazione delle vicissitudini dell'Alitalia che, dopo la profonda crisi nella quale versa, potrebbe trovare (speriamo) qualche sbocco con fusione o acquisto. Da quello che sappiamo, però, non c'è in questo momento nessuna intenzione di abrogare il Decreto, e si spera che almeno la sua attuazione venga effettuata attraverso sistemi che mitighino l'effetto economico deleterio sugli aeroporti.

La parte di questo Decreto che deve essere ancora attuata riguarda l'utilizzo del 50% dei margini deri-

vanti dalle attività commerciali per l'abbattimento delle tariffe. Vi dico subito che da una simulazione fatta nella nostra azienda, questo comporterebbe, per la prima volta per l'aeroporto di Olbia, una chiusura in passivo. Il 50% dei margini delle attività sostengono l'economia dell'azienda, e per una azienda come la GEASAR così come le altre di gestione aeroportuale, è una quantità di denaro percentualmente rilevantisima che incide fortemente sul bilancio.

Questa è una delle problematiche più importante, che vanno definite a livello nazionale. Assoaeroporti (associazione italiana di gestioni aeroportuali) si sta impegnando in modo molto battagliero nel tentativo importante di contrastare questo Decreto. Dal punto di vista economico questa è la cosa più rilevante.

Ci sono poi altre minacce che incombono sul settore aeroportuale; anche la Finanziaria in discussione, porta in sé degli articoli che pesano fortemente sulla gestione degli aeroporti. In particolare, voglio citarne uno: c'è la richiesta da parte del Governo di togliere al gestore la conduzione di beni aeroportuali, non direttamente correlati con il trasporto aereo. Per intenderci, tutte quelle aree demaniali utilizzate dalla società di gestione per l'attivazione di attività commerciali (un albergo, un ristorante, o gli stessi parcheggi delle auto), secondo la Finanziaria dovrebbero essere gestite dal Demanio nazionale. Capite bene che, dovendosi l'economia dell'aeroporto basare su attività collaterali di questo

tipo, in questo modo viene tolta la possibilità al gestore aeroportuale di creare quel minimo profitto necessario per mandare avanti la gestione.

L'annunciata riforma dell'aviazione civile, ancora inattuata, ci porrebbe di fronte a nuovi problemi, e ad avere rapporti con più entità. Invece, abbiamo la necessità di colloquiare con l'ENAC, quale unico responsabile delle normative di regolamentazione aeroportuale. L'ENAC deve avere la possibilità di incidere in modo univoco sulle normative che regolano la gestione aeroportuale. In questo momento, invece, sembra ci sia una sorta di sua delegittimazione. Questo determina uno stato di confusione e non si sa a chi ci si deve riferire. L'ENAC dice una cosa ed il Ministero dei Trasporti ne dice un'altra. È importante avere un interlocutore unico che sia pienamente legittimato.

Le note vicende sulla security aeroportuale, come ad esempio il divieto di portare a bordo delle sostanze liquide, appesantiscono le norme di sicurezza ed incidono fortemente sull'economia, creando un danno economico alla struttura aeroportuale. Per quanto riguarda le problematiche di tipo regionale, invece, gli aeroporti sardi sono stati recentemente adeguati, in quanto ad infrastrutture, relativamente ai terminal. È necessario, però, procedere all'eliminazioni di altre carenze infrastrutturali, per cui occorrono dei finanziamenti ingenti ai quali l'aeroporto da solo non può far fronte. Nel nostro caso stiamo provvedendo ad eliminare un "collo di bottiglia" rappresentato dalla mancan-

za di parcheggi e di spazi per gli aeromobili. Abbiamo ricevuto dei finanziamenti dall'ENAC, ma ci risulta che per almeno parte di essi non ci sia la copertura finanziaria. Questa è una problematica da risolvere, perché le infrastrutture degli aeroporti della Sardegna non sono totalmente adeguate. Gli aeroporti sardi, come dicevo prima, hanno un ruolo di coordinamento di tutte le attività che vi si svolgono, ma hanno anche un ruolo di marketing territoriale, attraverso la propria struttura, in quanto sono inseriti in un contesto turistico che ha la necessità di essere in qualche modo organizzato e coordinato.

Abbiamo messo in campo delle iniziative che riteniamo essere vincenti, realizzando un portale turistico ed istituendo un punto d'informazione. Questo è il modello che noi vorremmo proporre anche agli altri aeroporti.

Dal punto di vista regionale, un'altra carenza significativa è rappresentata dai trasporti di superficie. Una volta arrivato in Sardegna, il turista si trova di fronte a un baratro. Ha difficoltà a raggiungere la destinazione finale. È necessario organizzare il trasporto di superficie in modo coordinato ed efficiente.

Noi abbiamo cercato di offrire un servizio al nostro passeggero, inserendo gli orari e le varie tratte nel nostro sito, ma ci rendiamo conto che questo non basta. È necessario che anche le società ponenti servizi di trasporto si modernizzino da questo punto di vista.

Ho provato a mettermi nei panni di un turista che voglia, arrivando ad Olbia, raggiungere una qual-

siasi località dell'interno della Sardegna. Ho provato, come fanno attualmente la maggior parte dei turisti, a risolvere questo problema utilizzando il sistema Internet, e non ho trovato assolutamente nessun aiuto, tranne che nel sito, abbastanza moderno, della Turmotravel. È fatto bene e aiuta molto nell'organizzazione del viaggio. Però, le altre aziende di trasporto non hanno un sistema di questo tipo, non hanno un sito, non aiutano i clienti ad organizzare i propri spostamenti all'interno del territorio.

Cito un'altra problematica a livello regionale, riguardante più che altro gli aeroporti di Cagliari ed Alghero. Ancora non si è concluso l'iter per la concessione quarantennale di questi aeroporti. Questo iter, che sembrava in corso e stesse per trovare la conclusione lo scorso anno, è stato stoppato per vari motivi, uno dei quali è la Finanziaria, che ha posto il problema della gestione delle aree non direttamente connesse al trasporto aereo. È molto importante per gli aeroporti di Cagliari ed Alghero avere questa concessione, al fine di programmare la propria gestione nei prossimi anni.

In chiusura, vorrei riassumere le principali criticità da superare. Occorre, innanzitutto, che il Decreto 248 sui requisiti di sistema sia abrogato, ed è una necessità sulla quale non possiamo derogare. Da quest'abrogazione dipende fortemente la sopravvivenza di molti aeroporti, soprattutto quelli piccoli, con una gestione stagionale. Quelli di dimensioni maggiori hanno sì una penalizzazione da questo decreto, ma comunque riescono a sopravvi-

vere. Quelli con traffico inferiore ai due milioni di passeggeri, sulla base di uno studio effettuato da Assoaeroporti, potrebbero seriamente essere messi a rischio in quanto a sostenibilità economica della struttura.

Altro punto su cui si può aprire una discussione, e/o riflessione, riguarda la necessità di finanziare alcune opere delle strutture aeroportuali sarde. Cito una necessità dell'aeroporto di Olbia. Noi abbiamo realizzato delle strutture importanti, abbiamo adeguato il nostro scalo, stiamo risolvendo, come dicevo prima, il "collo di bottiglia" rappresentato dallo spazio a disposizione degli aerei, ma siamo isolati rispetto alla viabilità territoriale. Abbiamo necessità di realizzare una nuova strada che consenta di collegare l'aeroporto con la viabilità principale. Per realizzare quest'intervento sono necessari degli investimenti che non sono nella disponibilità della società di gestione. È necessario, quindi, trovare dei finanziamenti e, per questo, noi chiediamo l'aiuto delle Istituzioni, della Regione, dell'ENAC e del Governo.

L'organizzazione del sistema turistico è un tema sul quale si è dibattuto e si continua a dibattere. La necessità di allargare la stagione e di estenderla anche ai mesi nei quali il traffico è scarso rappresenta una problematica di non facile soluzione.

I tre aeroporti sardi stanno lavorando con molto impegno su questo fronte, cercando di attrarre dei flussi di traffico, soprattutto internazionali, da cui derivano i maggiori benefici dal punto di vista economico.

L'organizzazione del sistema dei trasporti è assolutamente necessaria per far sì che il passeggero, che molto spesso utilizza Internet per organizzare il suo viaggio, possa fruire poi dei servizi di trasporto via superficie per spostarsi in tutto il territorio. Il nuovo passeggero, quello che soprattutto le compagnie low cost porta sui nostri aeroporti, ha una grossa facilità di movimento, approda a Cagliari, però si sposta poi su tutto il territorio e, magari, riparte da Alghero o da Olbia; è necessario dargli la possibilità di organizzarsi il viaggio e di spostarsi con facilità all'interno della Regione, via superficie. Quindi, è necessario migliorare le condizioni di viaggio, garantendo una rosa di collegamenti e di orari congeniali, con la possibilità di utilizzare mezzi sicuri e decorosi e, soprattutto, usufruendo per l'organizzazione dei propri spostamenti dello strumento, oggi più diffuso, Internet.

Grazie.



# **IL TRASPORTO AEREO IN SARDEGNA**

**Dr. Marco Mazzoli**  
Dirigente Meridiana

## **PREMESSE**

**E' necessaria una panoramica sul trasporto aereo da/per la Sardegna nei seguenti periodi in termini di residenti e turisti.**

**Nel 2001, prima della Continuità Territoriale la base dei passeggeri era pari a 1.839.172.**

**Prima Continuità Territoriale dal 2002 al 2005**

➤ **crescita media + 23%**

**Seconda Continuità Territoriale dal 2006**

➤ **crescita media: +24%**

➤ **sul periodo precedente al 2002: +1%**

Con la seconda CT è stato introdotto un importante concetto: la flessibilità operativa legata al periodo dell'anno e il 50% dei collegamenti obbligatori sugli aeroporti principali (Linate e Fiumicino).

## **PREMESSE**

---

A breve il modello attualmente in vigore verrà esteso ad altri aeroporti della Penisola, rendendo ancora più appetibile la destinazione Sardegna per i turisti e ampliando le destinazioni periferiche soggette ad oneri di servizio pubblico, a tutto vantaggio dei sardi.

Il modello di CT non è esaustivo, può convivere con i modelli cosiddetti “low cost” (in ambito turistico) su differenti destinazioni, soprattutto sui collegamenti esteri, che comunque non risolvono il tema del diritto alla mobilità dei residenti in Sardegna.

Pertanto è bene che venga salvaguardato un modello di continuità territoriale per i collegamenti a valenza nazionale, che può essere aggiornato in funzione della crescita naturale di tutto il sistema del trasporto aereo.



## ATTUALE MODELLO DI CONTINUITA' TERRITORIALE

---

### PRINCIPALI BENEFICI PER I CLIENTI:

Garanzia totale della tariffa "sociale" per i nati e residenti su tutta la capacità di posti offerta dal vettore (vero requisito sociale di eccellenza).

- prenotando con molto anticipo o il giorno stesso
- richiedendo un posto in lista d'attesa in caso di volo completo
- richiedendo di essere inseriti in lista d'attesa in aeroporto al momento della partenza

Stessa garanzia anche per le categorie non appartenenti alla comunità sarda: giovani, anziani, universitari, disabili (vero privilegio per coloro che tradizionalmente hanno mezzi finanziari più scarsi).

Garanzia sul numero di voli previsti al giorno per ogni periodo dell'anno.

- i vettori devono effettuare il numero di collegamenti previsti dalla convenzione a prescindere dai reali flussi di domanda
- i vettori possono incrementare il numero dei voli e rispondere adeguatamente ai picchi di domanda

## ATTUALE MODELLO DI CONTINUITA' TERRITORIALE

### PRINCIPALI LIMITI PERCEPITI DAI CLIENTI:

Tariffe sociali garantite anche ai non residenti, ma a livelli fissati dalla Legge.

- poca informazione nelle altre regioni italiane rispetto alla realtà della Continuità Territoriale sarda con conseguente percezione negativa del mercato in monopolio
- mercato sardo percepito come difforme rispetto alla realtà delle altre destinazioni turistiche italiane e estere prive di un regime di CT
- percezione del prezzo alto da parte dei turisti, perché non correlato ai diversi periodi di stagionalità e all'acquisto anticipato.

Su questo ultimo punto è bene ricordare che il trend attuale: il 50% delle prenotazioni viene effettuato nei 7 giorni precedenti la partenza. Se si comparano i prezzi 7 giorni prima fra MILANO-CATANIA e MILANO-CAGLIARI si vede la differenza determinata dalla CT: MIL-CTA 228euro, MIL-CAG 115 euro.

Anche i vettori cosiddetti "Low cost", negli ultimi 7 giorni superano ampiamente il livello della tariffa onerata (100 euro Roma, 115 euro Milano).

## ATTUALE MODELLO DI CONTINUITA' TERRITORIALE

### PRINCIPALI LIMITI PERCEPITI DAI CLIENTI:

Determinazione dei vettori assegnatari delle rotte sociali attraverso una Gara.

➤ i passeggeri possono scegliere il vettore preferito nel caso in cui più vettori abbiano accettato gli oneri di servizio pubblico (Cagliari-Roma e Cagliari-Milano). Sarebbe auspicabile che vi fossero diversi vettori su ogni linea, ma se nell'ambito dei vettori europei il risultato è stato quello attuale è necessario prendere atto del fatto che gli altri vettori non hanno ritenuto conveniente impegnarsi sulla CT Sardegna. Il motivo principale è da ricercare nella necessità primaria di avere aeromobili di base in Sardegna.

Maggiore integrazione fra i collegamenti aerei e quelli terrestri.

➤ sarebbe molto importante studiare un concetto di rete integrata fra i diversi trasporti, aereo, stradale e ferroviario in particolare. Una migliore integrazione sia in Sardegna che sulla Penisola, renderebbe il servizio complessivo molto più apprezzato. Per i turisti sarebbe inoltre molto più conveniente spingersi anche nelle aree centrali della Sardegna, per i sardi residenti in località distanti dagli aeroporti, la mobilità sarebbe ancora più garantita.

## **MERIDIANA IN SARDEGNA**

---

### **IL VALORE DI UN VETTORE SARDO**

Il fatto che Meridiana sia un vettore sardo, con la Sede e Base Operativa principale a Olbia, oltre a fornire un valore aggiunto alla realtà economica isolana, determina alcuni valori aggiuntivi fondamentali nell'ambito della gestione della "Continuità Territoriale":

- vocazione primaria ad ampliare i collegamenti da e per la Sardegna
- presenza di aeromobili ed equipaggi in Sardegna
- flessibilità operativa per offerta voli supplementari
- flessibilità operativa per affrontare anomalie operative dovute a fattori che determinano irregolarità nella effettuazione del servizio (ritardi per meteo, congestione traffico aereo, problemi tecnici)

## MERIDIANA IN SARDEGNA

### LA BASE OPERATIVA A CAGLIARI

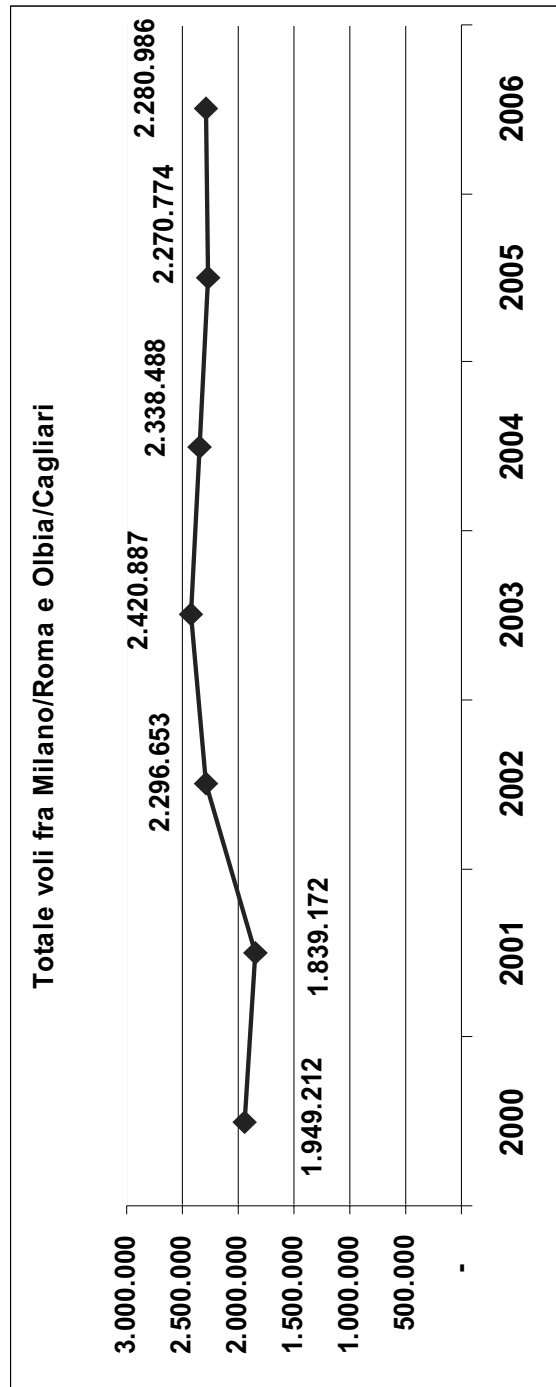
I dati di traffico Meridiana dimostrano come sia stato possibile incrementare notevolmente l'offerta di collegamenti da/per Olbia, programmati appositamente per soddisfare picchi di domanda non prevedibili.

Una analoga flessibilità sarebbe auspicabile sui voli da/per Cagliari.

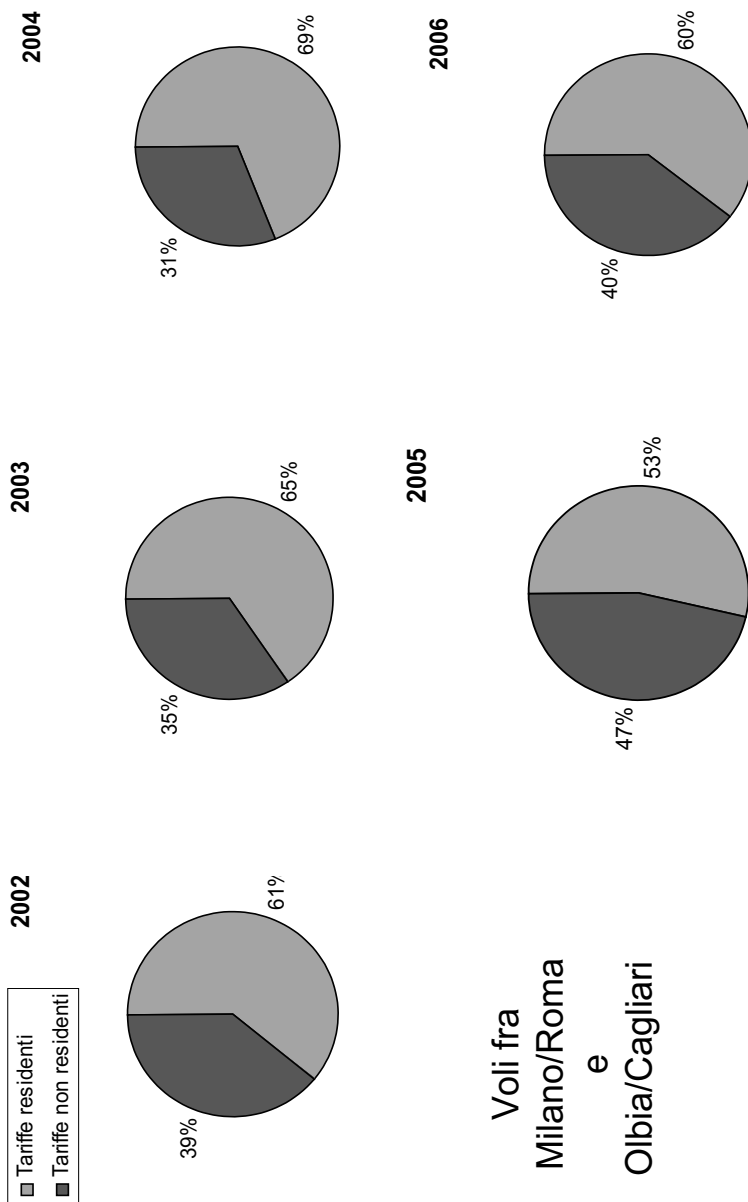
La presenza di una Base Operativa presso l'aeroporto di Cagliari è la condizione fondamentale per raggiungere questo risultato.

ANNO 2006	N° VOLI SUPPLEMENTARI	POSTI OFFERTI
OLBIA	400	66.000
CAGLIARI	150	24.750

## L'EVOLUZIONE DEL TRAFFICO 2001-2006



## L'EVOLUZIONE DEL TRAFFICO 2002-2006



## LE NUOVE ROTTE DI CONTINUITA'

### ROTTE AGGIUDICATE PER GARA A MERIDIANA:

Cagliari – Bologna	già operata con 2 voli al giorno
Cagliari – Firenze	già operata con 1 volo al giorno
Cagliari – Napoli	già operata con 1-2 voli al giorno
Cagliari – Palermo	già operata con 1-2 voli al giorno
Cagliari – Torino	già operata con 1-2 voli al giorno
Cagliari – Verona	già operata con 1-2 voli al giorno
Olbia – Bologna	già operata con 1-2 voli al giorno
Olbia – Verona	già operata con 1-2 voli al giorno (eccetto ott-mar)

**Su tutti i collegamenti sopra riportati, Meridiana applica, su base volontaria, fin dal 2002 una tariffa speciale dedicata ai nati e residenti in Sardegna. Con l'avvio della nuova Continuità sarà garantita una tariffa pari a 55 euro su tutti i posti disponibili.**



## HA SENSO PARLARE DI LOW COST OGGI?

---

### IDENTICA POLITICA DI PREZZO PER TUTTI I VETTORI

---

**Stima 2006 industria dei ricavi medi per passeggero per traffico nazionale (dati in euro):**

Alitalia:	80/90 (120 sui voli internazionali)
Air One:	80/90
Meridiana:	75
Easyjet:	67
Ryanair:	45

---

Tutti i vettori riportati in tabella, pur essendo percepiti come “Low Cost” vs. “*tradizionali*”, applicano una politica di prezzo identica basata sul Revenue Management System: prima viene effettuata la prenotazione, migliore è il prezzo di vendita per il cliente. A seconda della linea e del riempimento del volo. Avvicinandosi alla data di partenza l'unica tariffa vendibile è quella intera.

Se il volo presenta una forte domanda, le tariffe scontate offerte sono percentualmente minori rispetto ad altri voli con domanda più scarsa.

## **HA SENSO PARLARE DI LOW COST OGGI?**

### **DIVERSE POLITICHE DI INGRESSO NEGLI AEROPORTI**

I vettori “Low Cost” operano esclusivamente su aeroporti minori, non effettuano servizi da e per aeroporti principali quali, nel caso italiano, Fiumicino e Linate.

Easy Jet, percepito come vettore “Low cost”, opera voli quotidiani su Linate e ha appena fondato una Base Operativa a Malpensa.

Quando un vettore cosiddetto “Low Cost” decide di operare un collegamento da/per un aeroporto minore, impone delle politiche aeroportuali di accesso molto aggressive, che in sostanza non vengono praticate ai vettori tradizionalmente presenti sullo stesso aeroporto. Ci troviamo di fronte alla anomalia per cui il principale cliente opera a condizioni economiche più sfavorevoli rispetto al nuovo cliente.

Senza alcuna regolamentazione ulteriore, il vettore nuovo entrante ha maggiori possibilità di testare il mercato, avviare con meno rischio imprenditoriale un nuovo collegamento e beneficiare di una maggiore esposizione mediatica fondata esclusivamente sull’equivoco della presunta convenienza dei suoi prezzi.

## **I TRE SCENARI POSSIBILI**

---

### **ATTUALE MODELLO**

Assegnazione in esclusiva ai vettori che accettano gli oneri di servizio pubblico.

Numero minimo voli garantiti.

Tariffe garantite fino all'ultimo posto.

### **MODELLO CORSO o SPAGNOLO**

Co-presenza di più vettori.

Numero minimo voli garantiti.

Rimborso quota predeterminata su tariffa pagata.

### **LIBERO MERCATO**

Libera concorrenza fra più vettori, in presenza di una effettiva domanda.

Numero di voli offerti in base alla domanda.

Tariffe di libero mercato, molto convenienti se prenotate con largo anticipo, alte se il passeggero decide di partire all'ultimo momento.

## POLITICHE REGIONALI E PROSPETTIVE DEL TRASPORTO AEREO IN SARDEGNA

Sandro Broccia - Assessore Regionale dei Trasporti

Molte grazie al CREL per averci offerto l'opportunità di questo confronto sul tema del trasporto aereo in Sardegna.

Credo che, sentendo le relazioni di chi mi ha preceduto, venga difficile non condividere le cose che abbiamo sentito finora.

D'altra parte non sarà sfuggito che alcune delle cose che abbiamo sentito facevano a pugni fra di loro, non perché contraddittorie o incoerenti, ma perché il punto di vista della compagnia aerea è uno, e il punto di vista della società che gestisce l'aeroporto è un altro.

La politica deve tenere insieme queste cose, che molto spesso vanno in direzioni assolutamente opposte. Ancora prima di questo la politica deve provare a dare risposte adeguate a bisogni e domande che vengono dai cittadini, in nome dei quali siamo qui per amministrare, nel caso specifico a chi si muove da e per la Sardegna.

Nel programma elettorale che ha portato questa maggioranza a governare la Sardegna dal luglio del 2004, sul tema specifico della continuità dei collegamenti aerei, erano contenuti tre grandi obiettivi:

Il primo riguardava i collegamenti con Roma e Milano. Se voi andate a leggere il programma di "Sardegna insieme" troverete un passaggio che dice: "Andiamo al mercato, liberalizziamo". Roma e Milano sono due collegamenti importanti, con Cagliari soprattutto,

quasi la metà di tutto il traffico aereo nazionale dalla Sardegna si concentra su questi scali.

Il secondo obiettivo è la necessità di nuovi oneri di servizio pubblico su nuove rotte.

Terzo è lo sviluppo dei low cost.

Io proverò ad esporvi quali sono le azioni che abbiamo svolto in quest'ambito, quali sono anche le contraddizioni con cui ci siamo dovuti misurare.

Il dottor Verona, nella sua relazione introduttiva riferita al trasporto in generale, ha parlato di un sistema di trasporti centrato su una solida programmazione.

Se il nostro sistema dei trasporti ha difetti, questi sono proprio dovuti al fatto che per quindici anni è stato in balia di se stesso, non essendoci stata alcuna programmazione.

Oggi la Giunta afferma "La convenzione con Tirrenia non va rinnovata", e qui lo confermo e lo ribadisco, mentre invece il Governo s'interroga sulla necessità di prorogare almeno di qualche anno quella convenzione. Ancora oggi parti importanti e significative della società sarda chiedono le dimissioni dell'Assessore Broccia (non capisco perché chiedono le mie e non quelle del Presidente Soru, che ha espresso le stesse identiche posizioni), perché non condivide la necessità di rinnovare la convenzione con Tirrenia.

Io capisco che questa è un'esigenza che proviene dai rappresen-

tanti dei lavoratori e dei sindacati, ed è significativo di un disagio: "che fine fanno i lavoratori di Tirrenia se domani non ci sarà il rinnovo della convenzione?". Se questo è il problema, discutiamone, ma oggi chi vuole lo slittamento di quella convenzione vuole rifiutarsi di parlare di un sistema di trasporti che sia centrato su una solida programmazione.

E non si tratta solo di Tirrenia. Ne parleremo quando si affronterà il problema del trasporto pubblico locale, di autobus e treni. Siamo ormai l'unica Regione dove non esiste il contratto di servizio con le aziende che effettuano il trasporto pubblico locale.

La nostra continua ad essere l'unica Regione dove Trenitalia organizza i treni, gli orari e i collegamenti come vuole, se arrivano in ritardo o no non succede niente. In tutte le altre Regioni, da almeno sette anni, il contratto di servizio di Trenitalia è firmato con la Regione che detta le regole, decide quali sono le sanzioni per il ritardo, quale deve essere il livello del servizio, come devono essere i treni, quante volte devono essere puliti, in che condizioni generali deve effettuarsi il trasporto, in questo caso di persone.

Tutto questo, in Sardegna, si è iniziato a fare con il collegamento aereo. Nel 1999, con la legge sulla continuità territoriale, abbiamo raggiunto un risultato storico. Chi è stato protagonista di quella fase, vuoi per la legge proposta, vuoi per la gestione di quella fase di continuità territoriale, ha fatto una cosa che passerà alla storia.

Tutti noi ricordiamo quanto costava un biglietto da Cagliari a Roma, qualcuno qui conserva gelosamente l'ultimo biglietto del Roma - Cagliari prima del 2002, quando servivano non meno di 5 - 600.000 delle vecchie lire per volare da Cagliari a Roma, cinquanta minuti di volo all'andata e cinquanta al ritorno.

A causa anche della rigidità di quella legge, (l'hanno ricordata il professor Deiana e il dottor Mazzoli), che viene dal tipo di regolamento, ci troviamo in questa paradossale situazione: abbiamo dieci collegamenti al giorno tra Cagliari e Roma, senza considerare che, magari, il venerdì ne servono dodici e il mercoledì otto. Si può anche rinunciare ad uno o a due voli nei giorni di scarso traffico. Noi abbiamo bisogno di servizi quando c'è una domanda, naturalmente mantenendo i collegamenti minimi. Abbiamo bisogno, in qualche caso anche all'ultimo secondo, di poter reperire un aereo che ti possa portare a Roma o Milano.

È questa sostanzialmente la novità introdotta rispetto alla prima continuità territoriale, e stiamo cercando di gestirla. Non è facilissimo, non tutte le compagnie rispondono in maniera adeguata. Io qui spezzo una lancia a favore di Meridiana: quando quest'estate abbiamo chiesto dei voli aggiuntivi il giovedì e il venerdì, Meridiana li ha effettuati. Con altre compagnie dire che è stato più difficile è un eufemismo, si sono rifiutate, non so per quale motivo.

Torniamo ai tre punti che vi chiedo di tenere a mente. Il dottor Verona ha parlato del sistema dei trasporti incentrato su una solida

programmazione ed il professor Deiana ha parlato di regole da rispettare. In Europa si è avviata una discussione su come modificare il 2408, che è un regolamento vecchio ormai di quindici anni, del 1992. Da allora il mercato del trasporto aereo si è modificato. È aumentata tantissimo la gente che vola, sono apparse le compagnie del cosiddetto low cost, che hanno modificato e forse rivoluzionato il settore. In questo quadro di regole comunitarie, la Commissione Europea non ha mai aperto una procedura di infrazione sulla continuità territoriale; ha aperto solo un'indagine conoscitiva, a cui abbiamo risposto. La Commissione Europea ha ritenuto che le regole che abbiamo applicato, con il decreto per Roma e Milano e con il decreto per le nuove rotte, sono sostanzialmente rispettate.

Terzo. Forse questo elemento non è emerso con chiarezza: non c'è dubbio che dobbiamo fare i conti con il sistema del nostro mercato aereo che è debole. Lo dico con enorme rispetto per tutti quelli che sono protagonisti di questo settore, quindi per le compagnie, per l'ENAC, per il Ministero. Però le vicende di quest'estate, che si ripetono tutte le estati, e non solo in Italia per la verità, sono indicative. Nei mesi di ottobre e novembre il 90% dei voli in Sardegna è stato puntuale, in alcuni casi siamo arrivati al 95%. A Fiumicino, nel primo semestre di quest'anno, il 32% dei voli era in ritardo mediamente di 40 minuti, e se Fiumicino ha il 32% dei voli in ritardo questo ha conseguenze sui nostri collegamenti. Lo stesso vale per Milano che, nel primo

semestre del 2006, aveva il 30% dei voli in ritardo.

Quindi, come funziona il sistema aereo in Italia?. È la crisi in cui si dibatte Alitalia, acuisce le vicende che hanno riguardato i turisti, non solo italiani, come quelle relative allo smarrimento dei bagagli nei mesi di luglio ed agosto, durante il periodo delle ferie. Certamente abbiamo un sistema debole.

Io non so darvi una risposta a questi problemi, io so solo questo (lo dice uno che è fautore dei low cost): quando EasyJet comunicò il collegamento da Aiaccio a Parigi, le autorità governative non gli consentirono nemmeno di pubblicarlo sul sito, perché era palesemente contrario alle regole comunitarie; quando è successo a noi, abbiamo aspettato tre giorni prima della partenza del primo volo, per dire a EasyJet: "Guarda che quel volo non lo puoi fare, perché contravviene alle regole comunitarie".

C'è un'interessante analisi di Assoaeroporti del novembre di quest'anno, che parla degli aeroporti, di come sono i prezzi, di come incidono le tasse, eccetera, eccetera. Fra le altre cose Assoaeroporti prende in esame il costo medio delle tratte nazionali, fa un'analisi che è basata, se non ricordo male, su 240 rotte, quindi una base importante e significativa, 240 rilevazioni tariffarie, e va a calcolare qual è il costo medio di un collegamento nel nostro territorio nazionale, comprese le tasse.

Assoaeroporti aderisce a Confindustria, emerge che hanno fatto questa analisi basandosi sulle prenotazioni (ricordate cosa ha detto il dottor Mazzoli a proposito di come

prenota il viaggiatore). È emerso che la tariffa media applicata in Italia, tasse comprese, one way, quindi solo andata, è di 133 euro.

In Sardegna, nel caso dei residenti, abbiamo 61 euro per Roma e 71 per Milano, quindi siamo all'esatta metà della tariffa media calcolata da Assoaeroporti. I non residenti pagano per Roma 116 euro e per Milano 131. Nelle nuove rotte i non residenti, tariffa massima applicabile, pagano 113 euro. Cioè i nostri costi dei collegamenti aerei sono decisamente al di sotto, la metà per i residenti, e continuano ad essere, anche in maniera significativa, al di sotto per i non residenti. Sulle tasse l'ENAC o forse il Ministero, dovrebbero fare qualche sforzo in più, perché sulle tasse ormai c'è l'aumento del carburante, c'è il costo aeroportuale. Non so se avete visto qualche pubblicità di compagnie aeree: 19 euro per andare da Roma a Praga, a cui aggiungere le tasse: 120 euro di carburante, più gli aeroporti e il costo effettivo è di 250 euro.

Quando nel 2004 abbiamo cominciato a lavorare sulla continuità territoriale ci siamo chiesti perché sarebbe dovuto succedere in Sardegna, liberalizzando Milano e Roma, quello che non è successo tra Roma e Cagliari, dove il numero dei passeggeri è tre volte e mezzo il numero dei passeggeri da Cagliari a Roma: Roma-Milano 3.500.000, Cagliari-Roma 950.000.

Io sono convinto che prima o poi il mercato riuscirà a rispondere anche a bisogni ed esigenze come i nostri, e cioè di regolarità e prezzi compatibili con le tasche di ciascuno di noi, dall'impiegato, all'operaio,

all'Assessore. È una riflessione che ha impegnato anche la Giunta, nel senso che al suo interno vi erano dei colleghi i quali ritenevano che la liberalizzazione fosse la panacea di tutti i mali. C'è stata una vivace discussione ma poi abbiamo deciso, e sono assolutamente convinto della giustizia di questa decisione, che il mercato così com'è organizzato e come funziona in Italia, non è ancora in grado di dare una risposta in termini di prezzi, di regolarità e di puntualità ai bisogni ed alle esigenze di questa Regione.

Le vicende relative alle nuove rotte sono argomenti di questi giorni. Al di là della polemica politica, che ci deve stare sempre, è paradossale quanto scritto ieri su un importante giornale. In un articolo di fondo si definisce la nuova continuità territoriale: i nuovi dieci collegamenti che partiranno dal 15 gennaio. Secondo quanto scritto nell'articolo le compagnie sono autorizzate ad attivare questi nuovi collegamenti, e basta leggere il Decreto, firmato il 4 dicembre dal Ministro, per verificare l'indicazione, oltre al capitolo del bilancio dell'ENAC, o dello Stato, non ricordo esattamente quale, di dove reperire le risorse che dal gennaio 2007 al gennaio 2010 serviranno a sostenere i nuovi dieci collegamenti, così come sono stati definiti dalla gara internazionale.

Quest'aspetto delle nuove rotte è importante non solo perché torniamo ad essere collegati con la città di Palermo, per raggiungere la quale nel 1999 si pagavano 700.000 lire sul volo diretto, e dove adesso si arriva attraverso Roma al costo di 600 euro. La nuova continuità ha con-

sentito di attivare questi collegamenti già prima che la stessa partisse. Questi collegamenti adesso li abbiamo sostanzialmente tutti, (magari in fasce orarie che non sono quelle che vorremmo), però abbiamo il collegamento giornaliero con Palermo, con Bologna, Torino, Verona anche se non è giornaliero, anche Napoli e Firenze non sono giornalieri. Però, questa proposta da noi presentata nell'ottobre del 2004, (le vicende le ha ripercorse in parte il professor Deiana), ci ha consentito in ogni caso di attivare, a poco a poco, nuovi collegamenti da cui eravamo pressoché esclusi. Dal 15 gennaio tutto questo diventa sistema. Ci sarà qualche problema nelle prime settimane per il rispetto delle fasce orarie, perché gli operativi sono programmati da qualche mese prima; però, a poco a poco, nel giro di qualche settimana funzionerà nel migliore dei modi.

Sullo sviluppo dei low cost abbiamo qualche discussione con gli amici di Meridiana, ma è giusto che sia così. Io spero che presto Ryanair possa comunicare qualche collegamento internazionale da Cagliari. Oggi la Sardegna è collegata con le principali capitali europee, le regioni d'Europa che hanno il maggior reddito medio procapite, perché abbiamo Londra, Parigi, con Meridiana abbiamo Monaco e Berlino, che sono le capitali dell'Europa per eccellenza, insieme a Roma. Spero che prossimi giorni di poter annunciare il collegamento con Bruxelles, importante non solo per l'attrazione di flussi turistici. Infatti, significa un passo in avanti significativo della Sardegna verso l'Europa, perché i

nostri impiegati, i nostri funzionari, la nostra classe dirigente nel senso più ampio, avranno la possibilità di avere ad un tiro di scoppio la sede dell'Unione Europea e delle Commissioni Europee. Significa elevare la nostra capacità di interloquire sullo stesso piano e uguale dignità con l'Unione Europea.

Sono previste diverse ipotesi di collegamenti con Bruxelles, Ginevra, Zurigo, Marsiglia, Francoforte. Liverpool è partito da Alghero da poco, e speriamo di avere di nuovo Londra con Cagliari dal prossimo inverno. C'eravamo posti l'obiettivo di arrivare entro il 2006 a 1.000.000 di passeggeri low cost, nel 2003 erano 250.000. A novembre di quest'anno siamo a 930.000, e aspettiamo di vedere il traffico del periodo natalizio. Il nostro obiettivo è aumentare del 30% per il 2007 e credo che, se riusciremo a concretizzare alcune delle cose a cui stiamo lavorando, lo possiamo raggiungere.

Abbiamo, però, un problema sui low cost, anche se stiamo facendo finta di non vederlo. C'è una responsabilità nostra, regionale, ma c'è una responsabilità di tutti, perché portare collegamenti internazionali quotidiani a Cagliari è difficile. EasyJet l'ha detto in maniera molto, molto chiara: "la gente dopo un giorno e mezzo non sa cosa fare". Una cosa è arrivarci ad agosto quando te ne vai al Poetto e ci stai dodici ore e sei l'uomo più felice del mondo; una cosa è farlo a novembre o a dicembre quando, effettivamente, non vi sono attrattive. O la classe dirigente di questa città, le istituzioni a partire dalla Regione, le imprese, le istituzioni locali decidono,



s'interrogano e ragionano su questo, oppure al contrario di Alghero, e Olbia, non è pensabile avere una crescita di passeggeri su Cagliari. È vero che a Cagliari due anni fa non esisteva nessun traffico ed oggi chiudiamo a 200.000 passeggeri, un risultato straordinario. L'abbandono di EasyJet nel periodo invernale ci deve far riflettere, al di là di quanto scritto da alcuni giornali: "Abbandona per via di Malpensa perché non gli fanno fare il collegamento". Qual è l'imprenditore che scappa da un business? EasyJet abbandona perché non c'era il mercato, perché si era fatta la guerra con Ryanair sulle tariffe, eccetera, eccetera.

O riusciamo a fare quest'operazione, oppure il fenomeno low cost è destinato ad affermarsi in maniera definitiva ad Alghero e Olbia, dove stiamo facendo cose egregie. L'aspetto principale dei collegamenti internazionali di Olbia è questo network di alberghi distribuiti in tutta la Sardegna. Essi hanno portato lo scorso inverno 50 - 60.000 tedeschi, arrivati ad Olbia attraverso collegamenti tedeschi e con destinazioni come Oristano, Nuoro, Arborea e Cagliari, perché "Ciao Sardinia" è un portale che consente di prenotare a prezzi assolutamente stracciati anche l'albergo, addirittura la macchina per muoversi.

Questo richiamo ad Olbia mi porta a fare una riflessione sulle società di gestione. Adesso io ho perso un po' di vista queste cose, però la competizione oggi è anche tra territori, dentro la Sardegna ma anche rispetto ad altre Regioni d'Italia e d'Europa. La gestione e il sistema di gestione degli aeroporti ci

deve far comprendere che diventare competitivi, ed il funzionamento dei collegamenti aerei è decisivo nella competitività di una Regione come la nostra, o impariamo a fare sistema fra le società che gestiscono gli aeroporti, oppure anche qui siamo destinati a fare buchi nell'acqua.

In Sardegna abbiamo una situazione particolare ed anche, in parte, paradossale: un aeroporto è completamente privato, due aeroporti sono sostanzialmente pubblici, uno lo detiene la Regione con gli Enti Locali, l'altro la Camera di Commercio. Con molto rispetto per gli amici del CNA, mi pare di poter dire che è più pubblico di quello di Alghero, se osservo certi funzionamenti e se vedo cosa puntualmente si verifica ogni tanto.

Una cosa che non siamo riusciti a fare è di metterci tutti attorno a un tavolo per ragionare come sistema, (il mio sogno sarebbe un'unica società di handling per la Sardegna). Perché sarà vero che non è molto conveniente per gli aeroporti fare handling, ma questo è decisivo se vogliamo un sistema di qualità. In ogni caso, io la metterei così dottor Pippobello: l'handling è la parte di un pezzo di carne, dove c'è un po' meno carne rispetto all'osso; mentre invece i servizi commerciali sono parte dello stesso pezzo di carne con più polpa. È come dire che la FIAT, della macchina che vende, non guadagna niente sulle ruote perché glielle fanno altri e le vende allo stesso prezzo. Ma le ruote sono fondamentali, in ogni caso, per far funzionare la macchina, per farla camminare. L'handling è necessario per far funzionare anche il business commer-

ziale, fonte del profitto e dei guadagni delle società di gestione.

Noi su questo siamo molto provinciali. È paradossale che su questi ragionamenti, come Regione, abbiamo punti di vista pressoché identici con la società che gestisce l'aeroporto di Olbia, che è privato; invece divergono le posizioni e le vedute quando parliamo con le società di Cagliari e Alghero, uno è pubblico sicuramente, l'altro poco ci manca, perché è un aeroporto che qualche anno fa lo Stato ha deciso di affidare alla Camera di Commercio che ne è diventata proprietaria

Serve fare sistema per le cose minime, ossia stipulare accordi per acquisti comuni in modo da spuntare prezzi migliori, utilizzare le attrezzature insieme, eccetera. Serve fare sistema perché la competitività riguarda l'intera Sardegna e non deve essere rivalità tra i nostri tre territori.

Tra l'altro, abbiamo la fortuna di avere un sistema aeroportuale, che è uno dei migliori in Italia dal punto di vista delle infrastrutture. Se andiamo a vedere gli indici di infrastrutturazione della nostra Regione rispetto al Paese, vediamo che siamo indietro su tutto, da energia a ferrovie, da autostrade a tutto il resto che c'è; tranne su due cose: sui porti, ma è scontato perché siamo un'isola, e sugli aeroporti, dove il nostro indice medio è di 37 - 40 punti superiore all'indice medio, (fatto cento Italia, noi siamo a 140), Quindi, abbiamo un sistema aeroportuale positivo, inteso come infrastrutturazione, anche se c'è sempre qualcosa da fare, lo richiamava il dottor Pippobello. Ad Alghero, per

esempio, stiamo costruendo la nuova stazione e sono già iniziati i lavori. Noi dobbiamo far affermare questi tre aeroporti, e l'affermazione di questi è quella della nostra Regione. Abbiamo la fortuna di averli distribuiti nel territorio in maniera tale che nel giro di un'ora, un'ora ed un quarto, chiunque si muova dalla Sardegna, tranne forse Macomer che è un po' più penalizzata, è in grado di arrivare all'aeroporto di Alghero o Olbia con le nuove 131 e 125. Dobbiamo fare questo sistema, e questo dipende da noi, non dipende dall'ENAC, nè dal Governo, dipende dalla Regione, dalle società, dai management delle società di gestione degli aeroporti.

Comunque, voglio rinnovare i ringraziamenti al CREL. Le discussioni che stiamo facendo, che faremo a gennaio e febbraio, ci danno l'opportunità, al di là delle polemiche, di fare delle riflessioni e dei ragionamenti che non possono non tornar utili per chi, in ogni caso, ha una qualche responsabilità, in questo caso l'Assessore naturalmente più di altri, ma siccome c'è una classe dirigente complessiva, è giusto che ce ne facciamo carico tutti, per la parte che ci compete.

Grazie.





**CONCORRENZA E TRASPORTO AEREO  
CONTINUITÀ TERRITORIALE  
MERCİ E PERSONE**

25 GENNAIO 2007



## **PROGRAMMA**

*Seminario Concorrenza, infrastrutture e trasporto pubblico locale  
Cagliari, 25 gennaio 2007*

*Di seguito, vengono sintetizzati i temi affrontati nel corso del Seminario*

Presentazione

*Gino Mereu, Presidente CREL Sardegna*

Introduzione

*Tonino Piludu, Consigliere Crel Sardegna*

### **1. Le problematiche attraversate dalle aziende di TPL**

*Sull'argomento, la relazione del dr. Ezio Castagna, Direttore Generale CTM.*

### **2. Il trasporto extraurbano su gomma in Sardegna**

*Sull'argomento, la relazione del dr. Renato Mameli, Direttore FMS e Commissario ARST.*

### **3. Il ruolo delle Provincie nella predisposizione dei piani di bacino**

*Sull'argomento, la relazione del dr. Ignazio Congiu, V. Presidente UPS.*

### **4. Il ruolo dei Comuni nel governo della mobilità e del TPL**

*Sull'argomento, la relazione del dr. Tore Cerchi, Presidente ANCI Sardegna.*

### **5. Stato di attuazione della legge di riforma; le prospettive infrastrutturali ed organizzative del TPL in Sardegna**

*Sull'argomento, la relazione del dr. Luca Mussetti, Capo Gabinetto Assessore Regionale dei Trasporti*



## PRESENTAZIONE

Gino Mereu - Presidente CREL Sardegna

Qualche informazione perché i relatori, ma anche gli ospiti, si rendano conto di come si svolge la nostra attività. Il CREL nelle sue riunioni discute e dibatte problemi di attualità, quelli che vengono ritenuti importanti per l'economia, il lavoro, lo sviluppo e per il processo di riforma della nostra Regione. Individuati i temi, li affrontiamo attraverso approfondimenti seminariati, come quello di oggi. Tra i numerosi argomenti da trattare, la questione dei trasporti c'è parsa fra quelle più rilevanti.

Essendo una materia particolarmente complessa, ampia, abbiamo deciso di affrontarla in tre momenti. Nel primo, abbiamo ritenuto di discutere la questione del trasporto aereo in un Seminario che si svolgerà nel mese di dicembre. Nel secondo, odierno, affrontiamo il trasporto pubblico locale. Mentre nel terzo, in calendario per il 26 febbraio, discuteremo del trasporto marittimo.

Alla fine dei Seminari, la Commissione del CREL competente, che ha lavorato e istruito l'argomento, riesamina il materiale prodotto, ne trae le indicazioni più significative, dopodiché si sforza di produrre un documento che diventa "il Documento" del CREL sull'argomento. In questo caso, quindi, verrà prodotto un "Documento" sul trasporto pubblico locale.

Lo sforzo che il CREL compie è quello, di analizzare l'argomento ma, soprattutto, di cercare di fornire un contributo propositivo. Quindi, un lavoro abbastanza complesso e impegnativo.

Il CREL, per molti ancora una semplice sigla, è il Consiglio Regionale dell'Economia e del Lavoro, un soggetto nuovo, nato nella precedente consiliatura, ma operativamente si può dire che solamente in questa legislatura ha potuto incominciare concretamente ad operare. È composto dalle rappresentanze sociali, come il CNL a livello nazionale. La rappresentanza all'interno del CREL è quella dei soggetti sociali, ossia i rappresentanti dei lavoratori, delle organizzazioni sindacali, dei datori di lavoro, la Confindustria, le piccole e medie imprese, la cooperazione, gli artigiani, e così via. Poi c'è la presenza del Terzo settore e del Volontariato, e quella della Commissione Pari Opportunità. Infine, figurano tre esperti nominati dal Consiglio Regionale.

Le rappresentanze datoriali e quelle espressione dei lavoratori sono paritetiche: dieci delle organizzazioni sindacali, dieci delle rappresentanze datoriali. In totale ventisei persone, costituenti una struttura abbastanza contenuta numericamente, ma fortemente rappresentativa della realtà sociale della nostra Regione.

Abbiamo già potuto realizzare iniziative e approfondimenti importanti, per esempio sul tema della scuola, dell'istruzione e della formazione; sul tema della ricerca, dell'innovazione tecnologica e della competitività; sulle politiche sociali. Su ognuno di questi argomenti il CREL ha prodotto dei



“Documenti”, che vengono trasmessi in prima istanza al Presidente della Giunta Regionale e al Consiglio Regionale. Infatti su queste materie, ovviamente, è impegnato il Consiglio Regionale, organo legislativo che ha tutto l’interesse a raccogliere le indicazioni provenienti da questa sede. In estrema sintesi, quindi, questa è l’attività che svolge il CREL.

Troverete sul sito della Regione anche altri compiti, come quello di affrontare le politiche di sviluppo in generale, e i documenti di programmazione economica e finanziaria sui quali può esprimere valutazioni e fornire indicazioni. Può affrontare temi ed argomenti su indicazione non solo della Presidenza della Giunta, ma anche delle altre parti sociali, o di soggetti rappresentativi della nostra realtà democratica, siano questi di tipo istituzionale, quindi provenienti dalle Amministrazioni Locali (Province, Comuni), oppure dalle parti sociali più direttamente.

La registrazione video del Seminario di oggi sarà disponibile nei prossimi giorni sul sito [www.italiateca.it](http://www.italiateca.it).

Successivamente, la documentazione raccolta verrà pubblicata sui “Quaderni” del CREL, pubblicazione che, per quanto attiene quest’argomento, avverrà più o meno nel mese di marzo. Tutto questo, ovviamente, dopo aver completato il ciclo dei temi, l’ultimo dei quali, quello sul trasporto marittimo, è in calendario per il 26 febbraio.

Vi ringrazio per la presenza, ringrazio in particolare i relatori, che si sono resi disponibili a portare il loro contributo. Purtroppo c’è una variazione nel programma che non avevamo previsto: l’Assessore Broccia, chiamato ad un incontro con il Ministro sui problemi dell’Alitalia, sarà sostituito del suo Capo di Gabinetto Dr. Mussetti.

Mi pare che non sia presente neanche l’ingegner Ghisu, il Direttore Regionale di Trenitalia, che ha subito un leggero intervento chirurgico, sta bene, quindi non ci sono conseguenze, se non il fatto che è ancora in ospedale, e non potrà essere presente.

Cedo la parola a Tonino Piludu, Consigliere del CREL, che coordina il Seminario di oggi.

## INTRODUZIONE

Tonino Piludu - Consigliere CREL Sardegna

Abbiamo anticipato, nella nota di invito, le materie di cui dobbiamo discutere. Ci pare sia già abbastanza chiaro come il CREL intenda indirizzare questa discussione.

L'ambizione che abbiamo, se possibile, è quella di fornire un contributo utile per la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico locale che sia diverso e migliore da quello di cui la Regione dispone oggi. Un sistema che sia degno di un Paese civile, con i mezzi puliti, funzionanti, che rispettano gli orari, che servono le destinazioni verso le quali i cittadini si vogliono muovere, che contribuisca al rispetto dell'ambiente. L'argomento impone all'attenzione di tutti la necessità di cercare modelli di mobilità che siano diversi e compatibili con l'equilibrio ambientale e climatico. Un sistema di trasporto locale che sia capace di offrire la possibilità di muoversi con celebrità e con certezza di destinazioni e di orari.

Pensiamo di affrontare questo ragionamento tenendo conto della specificità della nostra Regione. Siamo in presenza di due esigenze diverse e coabitanti: dobbiamo garantire mobilità ai cittadini delle zone interne, che sono, com'è noto, a bassa densità di popolazione e, quindi, a bassa intensità di domanda. Essi hanno tutti i problemi connessi al raggiungimento degli equilibri finanziari per un sistema del trasporto pubblico. Abbiamo bisogno di garantire il diritto alla mobilità dei cittadini nelle due aree urbane, Sassari e Cagliari, che potremmo definire a conurbazione di tipo metropolitano. Mobilità che sia compatibile con una qualità della vita diversa da quella attuale, dove l'intensità del traffico privato, legata a modelli di mobilità che sono figli di scelte, si potrebbero definire sciagurate, sicuramente sbagliate degli anni precedenti, ormai espongono queste aree ai problemi tipici di tutte le aree a forte urbanizzazione d'Italia: tassi di inquinamento elevati, stress da rumore, malattie respiratorie, scarsa velocità commerciale dei mezzi pubblici, scarsa velocità dei mezzi privati.

È urgente, questa è la premessa dalla quale partiamo, dare attuazione alla Riforma del trasporto pubblico locale.

La Regione ha recepito solo l'anno scorso, con la Legge 21 del 7 dicembre 2005, il Decreto Legislativo 422 del '97; quindi, stiamo discutendo di ben nove anni di ritardo semplicemente nel recepimento della norma di Riforma.

La legge di dicembre ci impone alcune scadenze, che forse è utile citare in quanto importanti ai fini della nostra discussione. La prima è la definizione dei primi programmi triennali regionali, lo strumento con il quale la Regione programma, nel breve e nel medio termine, gli indirizzi ed i criteri per il dimensionamento del trasporto locale, programma i servizi minimi, fornisce alle Province ed ai Comuni le coordinate all'interno delle quali essi debbono collocare i propri strumenti di programmazione.

La legge prevede, nelle norme di attuazione, all'articolo 44, che in fase di prima applicazione i programmi triennali possono essere approvati anche in mancanza del piano regionale dei trasporti e, comunque, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge. Essa è entrata in vigore il 1° gennaio, quindi stiamo discutendo del 30 giugno 2007 come termine entro il quale la Regione deve produrre i propri programmi triennali.

L'altra scadenza, altrettanto importante e forse anche più dei programmi triennali, è la definizione dei piani provinciali previsti dall'articolo 16. Nella discussione al nostro interno abbiamo definito i piani provinciali con i piani di bacino. La legge compie un'operazione di coincidenza dei bacini ottimali di traffico, nell'ambito delle nuove province rideterminate con la legge di alcuni anni fa. Quindi, parla di piani provinciali, non di piani di bacino.

Credo che la differenza terminologica abbia un senso, perché indica un approccio mentale che, a mio parere, rappresenta un limite di questa legge. Entro sei mesi, comunque, dall'approvazione dei programmi triennali regionali devono essere definiti i piani di bacino provinciali; quindi, entro il 2007.

Successivamente, l'adozione dei piani comunali. Essi si devono conformare agli indirizzi della Regione e devono tenere conto della pianificazione provinciale. Anche questa formulazione è indicativa dei limiti di cui parlo prima.

Infine, va istituito il fondo regionale dei trasporti, nel quale convergono tutte le risorse finanziarie finalizzate a supportare l'esercizio del trasporto pubblico locale.

La discussione che stiamo facendo oggi, quindi, ricade in una fase calda. Siamo nella fase in cui devono essere definiti gli strumenti di programmazione necessari per poter dare attuazione alla riforma. Qui credo sia necessario fare una prima considerazione: noi riteniamo che sia opportuno impegnare, ai rispettivi livelli di responsabilità, tutti i soggetti istituzionali competenti nella redazione di questi strumenti; bisogna impegnare le aziende di trasporto pubblico locale, le forze economiche e sociali. Dovremo, lavorare cioè, perché questi strumenti derivino da un lavoro comune e condiviso negli obiettivi, nelle soluzioni, nei tempi di realizzazione degli strumenti che intendiamo adottare.

Allo scopo di facilitare la discussione, abbiamo ritenuto opportuno indicare tre punti sui quali, a nostro parere, questi strumenti dovrebbero impernarsi: il primo è che all'interno dei singoli territori si deve realizzare un governo unitario della partita del trasporto pubblico locale, attraverso l'individuazione di un'autorità di bacino, che mi pare la legge individui nelle Province; il secondo è l'intermodalità intesa come integrazione tra diverse forme di trasporto e tra diversi vettori; il terzo, necessario per far funzionare l'intermodalità, a nostro parere, è la bigliettazione unica.

Faccio alcune considerazioni sui singoli punti per introdurre meglio la discussione di stamattina.

A parere della Commissione del CREL, il governo unitario è l'unica modalità che può consentire di concepire e di attuare un sistema di traspor-

to pubblico che non sia limitato ai singoli comuni, individuando a livello di bacino, in questo caso a livello di provincia, i flussi di mobilità, gli attrattori di traffico rappresentati da scuole, ospedali, uffici pubblici, siti produttivi, o da rilevanti attività commerciali, realizzando un sistema a rete che consenta ad ogni cittadino, di qualsiasi località compresa all'interno del bacino, di poter raggiungere qualsiasi destinazione con tempi e modalità certe.

Particolare attenzione riteniamo debba essere prestata alla gestione di flussi di lavoratori, sia verso i luoghi di lavoro pubblici o di grandi servizi, sia verso grandi realtà produttive o industriali. Bisogna fare tesoro, a questo proposito, delle esperienze che abbiamo già fatto in passato, farne tesoro nel bene e nel male, perché le esperienze realizzate in passato rappresentavano una felice intuizione, ma la realizzazione forse ha bisogno di qualche riflessione, se pensiamo, per esempio, al sistema del trasporto che esiste oggi verso l'area industriale di Cagliari, Macchiareddu e Sarroch.

Riteniamo che occorra impegnarsi per individuare una sede, e modalità adeguate, affinché il governo unitario possa realizzarsi. Per questa considerazione, a mio parere fondamentale, credo si debba partire dalla legge. Essa indica le gerarchie degli strumenti: la Regione realizza il piano regionale dei trasporti e i programmi triennali; le Province realizzano i piani provinciali ed i Comuni il piano del traffico.

Il limite di cui parlavo prima e che ha bisogno di qualche spiegazione, è proprio nella gerarchia degli strumenti che la regione individua. Una gerarchia che è quasi incomunicante tra i diversi livelli. Il mio parere, che intendo porre in discussione stamattina, è che se questi strumenti non nascono dal concorso di tutti i soggetti, ripeto, istituzionali, economico - sociali, associativi, è difficile che se non nascono da un lavoro comune e condiviso, possano poi dare i risultati che si vuole ottenere.

Non basta, cioè, che la Provincia produca il proprio piano e tenti di organizzare i propri servizi, perché i Comuni rendano i propri piani coerenti con quello provinciale, se non hanno concorso alla sua definizione. Non basta che la Provincia produca buoni piani se gli stessi non sono condivisi dalle persone che li devono utilizzare, o dalle aziende che li devono mettere in pratica.

Ciò a cui pensiamo, quindi, quando parliamo di governo unitario, è una sede nella quale tutti concorrono, sulla base delle proprie competenze ed esperienze, alla definizione e all'adozione degli strumenti di programmazione. È questo l'unico requisito perché poi il Piano possa avere concreta applicazione.

Io credo che a questo proposito sia utile, anche se non è all'ordine del giorno della riunione di oggi, ragionare sui limiti di taluni strumenti di programmazione che abbiamo avuto a disposizione, derivanti dalla mancata attenzione e dal necessario coinvolgimento generale. Io penso al Piano per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani, questione sulla quale la Regione è intervenuta un mese fa con un aggiornamento, che modifica sensibilmente scelte organizzative e di programmazione. Le Province avevano competenza organizzativa in materia. Molte hanno prodotto buoni piani per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani e la situazione, al riguardo è sotto gli occhi, credo, di tutti quanti noi.

Forse, perché il Piano produca gli effetti desiderati, non basta che sia buono, probabilmente occorre che esso sia conosciuto, condiviso, partecipato da coloro che poi lo devono porre in essere.

Questa è la preoccupazione che io sto ponendo adesso all'attenzione di tutti, in particolare delle istituzioni, rispetto ai Piani per il trasporto locale. Se non abbiamo la capacità di favorire, nel momento in cui definiamo i Piani per la mobilità e per il trasporto pubblico locale, un cambio di cultura da parte degli utenti, ossia i destinatari di quel servizio, si rischia di creare un'idea di servizio che poi stenta ad avere concrete applicazioni.

Vogliamo dire che la realizzabilità del Piano, la conseguibilità degli obiettivi che vengono individuati, cioè la riduzione, in particolare, del traffico veicolare privato ed il miglioramento della velocità commerciale dei mezzi pubblici, con l'incremento del numero delle persone che vengono trasportate, dipende molto dall'adozione di comportamenti coerenti e conseguenti da parte di tutti gli attori. In particolare dai Comuni, i quali dovranno adottare piani di traffico che siano funzionali al piano provinciale, e qui, ripeto, è importante che i Comuni concorrano alla definizione del piano provinciale e non lo subiscano. Essi dovranno disciplinare la sosta in modo da scoraggiare il traffico veicolare privato, quanto meno da non incentivarlo. In particolare, all'interno dei centri storici e dei centri urbani, dovranno individuare le aree all'interno delle quali predisporre eventuali parcheggi di scambio e zone di servizio. Dovranno rendere gradevoli e confortevoli le stazioni delle aree di fermata, in modo da non rendere un supplizio lo scambio tra un settore e un altro, laddove ci siano necessità di questo tipo.

Ecco, questo è il concetto attorno al quale noi oggi dobbiamo riflettere con attenzione. Siamo in un momento delicato, occorre che chi ha la competenza di produrre gli strumenti di programmazione, lo faccia avendo cura di coinvolgere e far partecipare tutti i soggetti, ripeto, istituzionali, economico sociali ed associativi, che hanno qualcosa da dire in merito, ma che soprattutto quel piano lo devono utilizzare e rendere concreto, devono farlo vivere.

Secondo, dopo il governo unitario: l'intermodalità. Questo credo che sia molto più semplice come concetto ed anche molto più facile da illustrare. L'intermodalità deve mettere il cittadino nella condizione di utilizzare diversi vettori, a partire da quelli propri quelli privati, per poter poi raggiungere l'obiettivo di mobilità che si è dato. Diversi vettori, a partire dai piedi, badate, si tratta di cominciare a ragionare e riscoprire il gusto o l'abitudine di camminare su marciapiedi puliti, soprattutto praticabili. Quindi, i piedi, la bicicletta, lo scooter, la macchina o mezzi privati che possano essere utilizzati per raggiungere il luogo nel quale, parcheggio di scambio, fermata o stazione, si sale poi sul mezzo pubblico per raggiungere la destinazione finale.

Mi piace ricordare un'esperienza di cui sono venuto a conoscenza l'anno scorso in un seminario simile a questo, organizzato da un'associazione di volontariato: un gruppo di genitori lungimiranti ha organizzato il pedibus, la possibilità cioè di accompagnare i bambini a scuola, come si faceva un tempo, facendo a turno per passare da fermata a fermata, quindi da abita-

zione ad abitazione a prendere in carico i singoli bambini; poche centinaia di metri di percorso evitano l'intasamento di decine di autovetture, un'esperienza semplice, facilmente praticabile, illustrativa di come un cambio di atteggiamento culturale, nei confronti di un piccolo problema, come accompagnare i figli a scuola, può certamente concorrere a migliorare la qualità della vita nelle città.

Quindi, intermodalità: mezzi privati, mezzi pubblici, mezzi su rotaia con mezzi su gomma. Riteniamo che il mezzo su rotaia nel ragionamento d'intermodalità abbia un'importanza fondamentale e decisiva, sia il mezzo su rotaia ex Ferrovie dello Stato, sia il mezzo su rotaia ex Ferrovie in concessione, quindi Ferrovie della Sardegna o Ferrovie Meridionali Sarde. Linee in concessione che devono essere adeguatamente riqualificate, ammodernate, ma che sicuramente vanno restituite ad un uso possibile, quello per il quale erano nate, ossia l'uso di trasportare persone con tempi celeri e in condizioni di comodità.

Quindi, le dorsali rappresentate dalle linee ferrate, anche dorsali su gomma, laddove le linee ferrate non esistono e non è economicamente utile oggi pensare di realizzarle. Poi il trasporto su gomma, che funziona come adduttore dell'utenza verso i luoghi di scambio, nei quali si lascia il trasporto su gomma, si sale sulla rotaia e si raggiunge la destinazione finale. Quindi, la rotaia è l'ossatura ed il gommato è la terminazione nervosa.

È chiaro che ragionare di intermodalità, ragionare di gerarchia tra dorsale e adduttore alla dorsale, comporta una programmazione unitaria ed accurata di tutte le linee, di tutti gli orari dei mezzi che corrono lungo quel territorio. Oggi è sotto gli occhi di tutti l'irrazionalità del sistema attuale: lungo linee ferrate ci sono anche linee di trasporto gommato, che partono dalle stesse destinazioni e raggiungono gli stessi obiettivi; lungo diverse vie di comunicazione viaggiano mezzi di diversi vettori. Alcuni paesi sono collegati con Cagliari da più vettori in modo irrazionale e non coordinato.

È evidente che il ragionamento che stiamo proponendo presuppone un forte governo unitario, con l'armonizzazione delle corse, il superamento delle duplicazioni che oggi costituiscono diseconomia e infine, questo è l'ultimo punto, l'introduzione della bigliettazione unica. Deve cioè diventare possibile salire su tutti i mezzi di diversi vettori all'interno della stessa area, all'interno dello stesso bacino di trasporto, con un unico biglietto, che può comprendere anche il costo del parcheggio di scambio, laddove questo sia previsto. Non è impossibile, non credo che stiamo ragionando su modelli irrealizzabili. Essi sono realizzabili se si punta a fare ciò che si diceva prima, cioè lavorare tutti insieme per costruire gli strumenti di programmazione, che devono prevederli e poi renderli attuabili.

Lo sforzo cioè dei diversi livelli istituzionali (la Regione, le Province e i Comuni), in questo caso deve essere sinergico: bisogna lavorare insieme per puntare verso lo stesso obiettivo. Una programmazione a cascata, fatta da livelli gerarchicamente superiori l'uno con l'altro, ma non comunicanti fra di loro nella fase di programmazione, rischia di non raggiungere l'obiettivo.

Quindi, questa è una situazione alla quale noi riteniamo debba essere prestata particolare attenzione.

Bisogna lavorare insieme perché occorre utilizzare al meglio le risorse che ci saranno messe a disposizione, perché risorse ne servono, la mobilità pubblica costa; questo è un dato di fatto. Ma costa anche non avere una mobilità pubblica.

I costi che oggi paghiamo, in termini di diseconomie legate ai tempi lunghi di mobilità; i costi sanitari legati alle nuove patologie che, in particolare nelle aree urbane, si manifestano con sempre maggiore frequenza: lo stress, le malattie respiratorie, in particolare nei bambini; i costi legati all'abbandono delle zone interne, desertificazione, dissesto idrogeologico, criminalità, sono costi che hanno una valenza economica e sociale spesso superiore a quelli che dovremmo sostenere per creare un sistema moderno e razionale.

Poi risorse ce ne sono, perché comunque su progetti seri, credibili e mirati ad ottenere risultati nell'interesse generale, le risorse possono essere trovate.

Il Documento strategico regionale, consegnato in bozza alle parti sociali a metà del mese di novembre, con il quale la Regione concorre alla programmazione dell'utilizzo delle risorse europee per il 2007/2013, comprende tre punti direttamente legati alle cose delle quali noi oggi discutiamo: il punto 442, riguarda la rete ferroviaria, analisi ed obiettivi di ammodernamento e di potenziamento della rete ferroviaria sarda; il punto 545, riguarda la mobilità nelle aree urbane; il punto 546, riguarda il trasporto pubblico locale. Sono contenuti in alcune cartelle, predisposte per gli ospiti che non ne avessero ancora avuto conoscenza.

Ci conforta poter affermare che l'analisi contenuta nel documento strategico regionale, coincide sostanzialmente con quella che abbiamo fatto all'interno della nostra Commissione, e con quella che ho cercato sinteticamente, anche forse in modo sommario, di esporre stamattina. Comunque, ci interessava non una lunga relazione, che dissertasse su tutte le questioni legate al trasporto, bensì l'individuazione di alcuni punti cruciali, sui quali riteniamo debba fissarsi la nostra attenzione per favorire, come dicevo prima, l'adozione di un sistema di trasporto locale moderno ed efficiente.

Nel corso di questa introduzione non siamo entrati nel merito di singole soluzioni che possono essere adottate nei diversi territori. Questo verrà fatto nei tavoli che si apriranno, sperando siano tavoli aperti e molto partecipati. Verrà fatto con il concorso dei tecnici, rappresentati in particolare dalle aziende di trasporto, operanti già in quei territori, e dalle Università il cui apporto, a nostro parere, è fondamentale nella discussione di queste materie.

Le risorse, dicevo prima, ci sono ed io sono convinto che in presenza di progetti seri, credibili, potremo trovarne anche delle altre. Quindi, il problema non è solo quello delle risorse, ma quello di un loro corretto utilizzo e di una loro finalizzazione rispetto agli obiettivi che intendiamo raggiungere.

Ecco, io ho concluso. Ci aspettiamo, dagli interventi degli autorevoli ospiti, un contributo nel ragionamento su come, pochi ma chiari obiettivi, possono essere raggiunti nell'azione di governo di questa materia.

## LE PROBLEMATICHE ATTRAVERSATE DALLE AZIENDE DI TPL

Ezio Castagna - Direttore Generale CTM

Ero arrivato per fare un discorso a trecentosessanta gradi, ma dopo quello che ho sentito dal Sig. Piludu forse è meglio che mi riporti su un angolo di novanta, evitando di andare lontano e fare tanti discorsi che, purtroppo, molte volte servono solo a parlarci addosso e non a risolvere le problematiche.

Il titolo che mi avevate dato era un po' tautologico: i problemi di un'azienda di trasporto. L'azienda di trasporto è un problema. Oggi, nel nostro sistema quando affrontiamo questo tema, partiamo da un presupposto che al suo interno è completamente disgregato.

Infatti, alla fine degli anni '90 è entrato in vigore il Decreto Burlando. Ci siamo tutti convinti che per il nostro futuro sarebbe stata una cosa bellissima. Avevamo una visione industriale delle nostre aziende. Tutti i drammi economici che le aziende di tutta Italia vivevano, ormai erano incanalati per essere risolti. Poi siamo andati avanti. Le gare, come pubblica il supplemento del Sole 24 Ore di oggi, praticamente sono state realizzate in meno di un quarto d'Italia. Mediamente sono state delle gare dove si sapeva già prima chi avrebbe vinto. Quindi, tutto quello che era il substrato del Burlando, ossia: costituiamo le aziende e realizziamo una realtà industriale, pian piano si è disgregato.

Personalmente sostengo inoltre che gli ultimi diciotto-venti mesi ci stanno portando, piuttosto che ver-

so un sistema industriale, verso la vecchia azienda speciale. In taluni progetti di legge, e credo che i miei colleghi la pensino come me, sto rivedendo realtà da sana azienda municipalizzata.

Tante sono le problematiche che abbiamo attraversato in questi anni. In sostanza abbiamo tentato disperatamente di cambiare pelle, ma poi la prima pelle pian piano ci torna sempre addosso: siamo delle aziende che sostanzialmente non sono in grado di realizzare una gestione economica. Abbiamo dei contratti di lavoro che mediamente vengono pagati da Pantalone e siamo sottoscacco ogni volta che affrontiamo questo tema.

Quindi, se non prendiamo in considerazione subito questi aspetti, secondo me, è estremamente difficile andare alle soluzioni che il signor Piludu ci ha presentato, che io non solo condivido ma, soprattutto, penso costituiscano l'unica possibilità per fare qualcosa di organico e di sistematico. Se prescindiamo dai piani di bacino non andremo da nessuna parte. Quando su un'area, come può essere la nostra, operiamo in cinque, in sei, non sono convinto che facciamo un bel servizio, anche se dovessimo avere il biglietto integrato. Su questo, come ebbi occasione di dire anche al nostro Assessore, stiamo sempre molto attenti, perché fra il dire e il fare c'è di mezzo il mare. In Emilia Romagna da otto anni, si cerca di fare una cosa di que-



sto genere. Vi informo che io, più o meno immeritatamente, sono anche il Presidente di Club Italia, l'organizzazione italiana che si occupa di bigliettazione elettronica. Quando facciamo i nostri convegni arrivano i soliti signori finlandesi, gli svedesi e tedeschi che ci dicono che è tutto semplice. È vero, ma lo è perché si è realizzato quello che ha detto il signor Piludu, ossia c'è un'area dove esiste un Governo che prende delle decisioni precise e che riconosce alle aziende, insite in quell'area, le ripartizioni corrette che devono essere fatte. A quel punto capite che realizzare il biglietto integrato è la cosa più semplice di questo mondo, perché quando si sa dove la gente va, come la gente si sposta, quale vettore usa, il clearing per la gestione del biglietto è semplicissimo. Quando poi qualcuno tenta di farlo in Italia, cominciamo a scoprire che c'è un'authority che dice: "Sì, ma guarda che per quanto riguarda il trasporto non puoi tenere in memoria i trasporti più di ventiquattrore, perché sennò violi la privacy". Allora, come fanno le aziende a ripartir-si i costi?

Ho fatto l'esempio più banale, naturalmente, per dire come bisogna stare attenti a fare affermazioni facili, perché sembra una banalità mettere assieme situazioni, che dal punto di vista del cittadino sono sicuramente l'ideale: una card, un chip, un qualcosa che serva per muoversi ovunque è la cosa migliore di questo mondo, ma di difficile realizzazione per le aziende.

Quindi, ci troviamo in una fase estremamente delicata di questo passaggio, ma, secondo me, non

può prescindere da quello che diceva il Signor Piludu, cioè è necessario che ci sia qualcuno che governa sull'area e su quella decide cosa vuole fare, dove vuole andare e con quali mezzi intende operare.

Questo è il primo discorso.

Il secondo discorso: le nostre problematiche di tutti i giorni passano anche attraverso i finanziamenti, ossia i soldi che possiamo investire, perché di idee, sono convinto che se partiamo da Bolzano ed andiamo a Palermo, tutte le aziende ne hanno di ottime e possono fare tante cose, ma i finanziamenti sono importantissimi.

Ero ad una riunione al Ministero dei rapporti regionali, inteso come Regione Europa, e ci hanno fornito dei dati. Sono disponibili, se non vado errato, 13.000 milioni di euro per un Programma Quadro riguardante information technology e trasporti. Sono cifre spaventose, come voi immaginate, e su queste bisogna cercare di svolgere le attività necessarie al fine di portarne una parte in Italia. Ma temo, come al solito, andrà a finire che li prendono altri, quanto meno la maggior parte.

Parlavamo proprio degli stessi argomenti dei quali stiamo qui discutendo. Parlavamo del biglietto integrato e del grosso problema degli spostamenti. Nulla però verrà risolto finché non si eliminerà il problema della mamma di tutti i mali: l'auto privata. Chi era con me a Venezia ha sentito fare dai sociologi, io mi trovo sempre un po' in difficoltà con questi signori, delle affermazioni che personalmente mi hanno turbato. Cioè, fra cinque-sei anni in molte città il problema non sarà

più la coda, il problema sarà che non ci staremo più con le macchine. Finché la macchina ci sarà, il problema non verrà risolto.

Scusatemi questa breve digressione aziendale. Dal 1° febbraio CTM partirà con il sistema AVM, cioè 270 mezzi sotto controllo satellitare e via dicendo; ma tutti i nostri controlli, come dicevo ai nostri autisti, ai quali stiamo facendo fare un corso di formazione proprio sulla AVM, non trasformeranno l'autobus in un elicottero, l'unica cosa che migliorerà è che sapremo quando e dove siete fermi, ma non è che a quel punto vi peschiamo, come si vede nei film, e vi spostiamo da un'altra parte. Quindi, il problema passa attraverso le corsie preferenziali ed il controllo del traffico. Abbiamo installato i semafori intelligenti e tutti dicono che recupereremo l'8% di velocità commerciale. Benissimo, ma al cittadino in attesa alla fermata se l'autobus non riesce a passare in via Italia, o in via della Pineta, o in Corso Vittorio Emanuele, tanto per citare dei casi di tutti i giorni, non importa nulla. Il cittadino non vedendo arrivare l'autobus dice: "Ma perché devo prendere l'autobus, me ne vado tranquillamente con la mia macchina, tanto intaso per intaso, almeno sono seduto comodo, tranquillo e sereno".

Questa è la realtà e le problematiche di cui si parlava fin dall'inizio. Se a questo aggiungiamo anche il fatto che i finanziamenti sono quelli che sono, si sta creando una situazione estremamente complicata. Facevo vedere prima al dottor Mussetti la pubblicazione del Sole 24 ore, dove si afferma che i mezzi

Euro zero ed Euro 1 dovrebbero essere buttati fuori dalla città. Ma se li eliminiamo, parlo per la mia azienda e non coinvolgo nessuno, signori, buttiamo via il 70% degli autobus. Di queste cose vogliamo incominciare a discuterne?

In Piazza Vittorio a Torino c'è un bel cartello con su scritto che se non hai un mezzo con motore Euro tre non passi in quella piazza, con l'eccezione del GTT che può passare con l'Euro uno; quindi, l'Euro zero il GTT di Torino non lo ha più. Oggi sul Sole 24 ore c'è scritto che Torino eliminerà l'Euro due.

Allora, siccome noi siamo un bel Paese dove le mode sono stupende, mi aspetto che in tempi brevi qualcuno cominci a dire che, per problemi di inquinamento, peraltro giustissimi, dimenticando magari che gli autobus ne rappresentano il 2% su media nazionale, bisogna intervenire radicalmente. Poiché siamo grossi, siamo colorati e quindi ci vedono di più, allora bisogna che si cominci a eliminare questi vecchi catorci. Però, quando li togliamo che cosa ci mettiamo al loro posto? Perché è bello, certo, che ci siano i nuovi autobus con l'aria condizionata, con le pedane, tutte queste belle cose, ma per ottenerli bisogna che ci siano i finanziamenti.

Siccome abbiamo rinunciato, come abbiamo detto, ad essere industria perché i bilanci sono quello che sono, la realtà dei fatti ci dimostra che se vogliamo affrontare questi problemi, gli stessi devono essere affrontati in una visione strategica del Paese. Non possono essere affrontati dal GTT di Torino e dall'ATM di Milano, dal CTM di

Cagliari e via dicendo; è una strategia di tipo diverso che, naturalmente deve tenere conto anche di tutta una serie di situazioni locali.

Mi sono segnato quello che ha detto Piludu in merito ai pedibus, che è una cosa divertente, come concetto; ma, per farvi ridere, in parallelo aggiungo che a proposito di pedibus, chi vi parla ha ricevuto una telefonata in cui si chiedeva di spostare dalle otto e mezza alle nove del mattino la linea 6, perché questa quando passava dava fastidio ai SUV delle mamme che portavano i bambini alla scuola elementare, se non vado errato, dalle parti di Genneruxi.

Quindi, pensate un po' qual è l'approccio mentale sul problema. Bella l'iniziativa di pedibus, la telefonata ricevuta era un pochino diversa.

Quindi, dico che le problematiche da affrontare hanno veramente degli aspetti estremamente complessi.

Ritorno al concetto che esprimeva il sig. Piludu sulle adduzioni verso la strada ferrata. Ho già avuto occasione di dirlo in altre occasioni: il concetto è assolutamente corretto, ed è assolutamente corretto il fatto che non possono esserci sistemi concorrenziali sulle stesse tratte. Sono risorse sprecate, è abbastanza ovvio tutto questo; però non bisogna dimenticare che oggi come oggi l'utenza privilegia tutto ciò che è diretto, perché l'utenza, qualsiasi customer satisfaction faccia ogni azienda, il tempo di viaggio lo considera minore rispetto ai tempi di attesa, e questo fa scattare il famoso meccanismo: se l'autobus, il treno,

quello che volete, passa e io ci salgo sopra è molto più semplice. È la rottura di tratta che la gente gradisce poco. È chiaro invece che se la rottura di tratta avviene in un'area prefissata nella quale, uscendo dall'ufficio, trovo il supermercato, la farmacia e la posta, è chiaro ed evidente che il problema è completamente diverso. Mi sembra, però, che siamo qualche anno luce lontani da una realtà di questo genere, perché quando tutte le città italiane hanno costruito, sempre a proposito delle mode, parcheggi di scambio, gli stessi sono tutti morti, tranne nei casi che sopra o sotto il parcheggio di scambio ci sia una metropolitana. Quelli funzionano a Roma, nel piccolo tratto di Genova, a Milano, funzionano nel tratto di Napoli, ma è l'unico caso, perché lì ci si sposta con rapidità e con tempi certi. Questo è l'unico sistema. Non ho mai visto funzionare parcheggi di scambio dove ci sono tempi morti.

Tornando invece alle nostre aziende, credo che il salto qualitativo realizzato dalle aziende di trasporto in Italia negli ultimi anni, sia stato estremamente importante e significativo. C'è chi è riuscito di più, rispetto ad altri ad ottenere determinati risultati, però, ripeto, siamo comunque iugulati da una serie di situazioni che non ci consentono di realizzare tutte le idee e le nostre convinzioni al fine di cambiare il sistema di gestori di attività pubbliche. Molte volte siamo condizionati dalla realtà delle nostre città. Permettetemi una battuta: ma quando dispongo di un bellissimo pulman con l'aria condizionata, con tutte le informazioni e via dicendo, e

riesco a rispettare gli orari nella percorrenza e la persona, magari anziana, che aspetta alla fermata e deve salirci sopra, per arrivare a prenderlo deve passare attraverso tre macchine parcheggiate una a fianco all'altra, qual è l'impatto che questo signore ha? Che ha visto passare un bel pullman e basta!

Ecco, il sogno di spostare l'utenza dalla macchina privata all'autobus non passa solo per quello che le nostre aziende possono fare, è il sistema città che deve fare qualcosa.

Ho avuto occasione di parlare ad una trasmissione, che mi pare è in onda su Videolina, o Radiolina, sui portatori di handicap, e mi dicevano: "Ah, sa, i pullman non hanno la pedana", dico: "Sì, avete ragione i pullman non hanno la pedana", c'è un piccolo particolare: quando anche il pullman avesse la pedana, dove l'appoggia? È sempre troppo facile vedere il terminale del problema. Per appoggiare la pedana bisogna che il pullman si presenti ad una fermata che sia stata costruita con l'altezza necessaria per accedervi, ma quando anche questa fermata sia costruita in maniera adeguata, è assolutamente necessario che l'agibilità della fermata consenta, con la lunghezza, con gli scivoli, con tutto ciò che è necessario, al portatore di handicap di arrivarci, senno è chiaro che come fashion è più facile dire: "Eh, ma il pullman non ha la pedana", ma a monte abbiamo una serie di problemi, come diceva prima il Signor Piludu, che o li facciamo diventare sistema, o senno non credo che risolveremo quella che ho chiamato la madre di tutte le diffi-

coltà, ossia che la gente vuole assolutamente continuare ad utilizzare l'automobile, perché è più comoda. Il fenomeno benzina, come avete visto, non incide in assoluto. Infatti abbiamo avuto delle situazioni in cui i costi del carburante sono andati alle stelle. Noi aziende di trasporto li abbiamo pesantemente sentiti, ma non mi pare che il privato cittadino ne abbia sofferto. Non mi pare di aver notato sei mesi fa, quando i prezzi di gasolio e benzina sono arrivati ai massimi storici, una riduzione di traffico, la gente girava esattamente come prima.

Considerando che, quando ci va bene, su media nazionale trasportiamo il 15 - 16% delle persone, il tentativo di spostare il privato dall'auto al servizio pubblico è difficilissimo. Le vere difficoltà delle aziende di trasporto sono tutte qua. Se il sistema intorno a noi non riesce a fare delle scelte di tipo diverso, non riusciremo assolutamente ad intervenire, perché come qualcuno prova a toccare i centri storici e a dire che lì non si passa più, si solleva di tutto, (salvo poi magari dieci anni dopo dire: "Ah, però, se l'avessero chiuso il centro storico"); ogni riferimento alla città di Torino è puramente casuale.

Se ci permettiamo di dire che in una strada il traffico privato non deve più passare, si scatena l'inferno; mentre invece, non è così. Combattiamo tutti i giorni con i soliti problemi, i nostri autobus che non passano, i nostri autobus che non arrivano e naturalmente nessuno si pone il problema del perché. L'unica cosa che si dice da Venezia a Palermo è che il trasporto pubblico

locale non funziona. Ma il sistema non si pone mai il problema del perché, sono pochissime le città che se lo pongono. Ho sentito ieri dire da un rappresentante della più grande azienda italiana produttrice di automobili, che la città di Torino ha deciso, entro il 2010, di fermare alla periferia della città tutte le macchine private che ogni giorno entrano in città, e di trasferire attraverso un nuovo sistema di autovetture elettriche, tutte le persone che entrano in città.

Per questa operazione si stima che siano necessarie 30.000 autovetture elettriche.

Però permettete una domanda: iniziativa stupenda, dato di fatto meraviglioso, ma chi paga? Ecco, alla parola: "Chi paga?", c'è stato un attimo di smarrimento, naturalmente; però è tutto bellissimo a dirsi. Vedo, ad esempio, che proprio in quella città, nelle aree dove è stato tagliato il sistema del traffico privato, GTT funziona benissimo, perché evidentemente ha degli spazi per funzionare. Torniamo di nuovo a bomba: se si fa sistema e se si trovano le soluzioni, credo che il trasporto pubblico locale possa ripartire, però sapendo che ci sono una serie di problemi, non facili da risolvere, se non c'è un'Authority di bacino o altro, che stabilisca chi fa che cosa (come vedete non parlo nemmeno più delle gare, perché non so come andranno a finire), che definisca come devono essere ripartite le risorse, che definisca come devono essere realizzate le infrastrutture, perché sennò continueremo ad avere tante buone idee, tante soluzioni, perché sicuramente non ci mancano

né i tecnici, né le capacità. Ho però il dubbio che non avremo i risultati.

Vi ringrazio.

## IL TRASPORTO EXTRAURBANO SU GOMMA IN SARDEGNA

Renato Mameli - Direttore FMS e Commissario ARST

Il compito che mi è stato affidato è quello di parlare del sistema di trasporto extraurbano su gomma nella nostra Regione.

Inizierei introducendo l'attuale situazione in Sardegna.

In questi ultimi vent'anni è stato fatto poco nel trasporto extraurbano. I tempi di percorrenza possono sembrare lunghi, ma lo sono perché il Codice della Strada non consente di superare certe velocità, nonostante gli autobus siano molto migliorati. È pur vero che l'età media del parco autobus si aggira sui dodici anni, anche se in tutte le aziende abbiamo casi in cui la loro età è molto più bassa.

Allora, affrontiamo quelli che sono i processi in itinere, per poi passare all'argomento relativo all'integrazione modale e tariffaria, e vedremo quali sono le difficoltà che si frappongono alla sua realizzazione.

Ultima cosa molto importante che ritengo debba essere considerata, è il ruolo degli Enti Locali. Sappiamo che la Legge 21 ha stabilito delle cose fondamentali. Una, soprattutto per le aziende, è che non devono più realizzare la programmazione e la pianificazione dei servizi.

La pianificazione dei servizi va in cascata in funzione del tipo di livello del servizio che stiamo analizzando: della Regione, delle Province, dei Comuni, o degli Enti Locali in genere. Quindi, questo

significa che fino ad oggi le aziende hanno dovuto sopperire ad una mancanza organizzativa, in qualche caso hanno anche superato l'interlocutore locale, lo hanno dovuto fare per una mancanza di norme. Andremo così a vedere cosa significa questo. L'ingegner Cherchi, nell'intervento che mi ha preceduto, ha fatto considerazioni molto importanti, riguardo una serie di attività che i Comuni oggi devono gestire. Nel caso del trasporto pubblico locale, per esempio, parliamo dei servizi minimi. Dobbiamo individuare chi oggi dovrà fare queste scelte, che costituiscono un cardine importante della Legge 21, da cui discende il dimensionamento e il bacino di servizio delle aziende.

Analizziamo la situazione attuale e parliamo delle aziende pubbliche di servizio extraurbano: ARST, FdS e FMS. Penso di poter dire abbastanza di ARST e soprattutto di FMS, ma non altrettanto di FdS.

Come vedete, nell'ultimo anno l'ARST ha percorso 24.200.000 chilometri, le FMS 5.800.000 e le FdS 8.100.000. Per FdS, FMS e Gestioni Governative, c'è una quota anche di servizi urbani, oltre che di sostitutivo ferroviario, che pur essendo un servizio automobilistico ha le connotazioni, per tariffa applicata, del servizio ferroviario.

Viene riepilogato l'organico delle aziende: al momento risultano 890 i dipendenti dell'ARST, 450

<b>QUADRO ATTUALE - PRODUZIONE/1</b>				
	<b>ARST</b>	<b>FdS</b>	<b>FMS</b>	<b>TOTALE</b>
<b>PERCORRENZE</b>	<b>24.200</b>	<b>8.100</b>	<b>5.800</b>	<b>38.100</b>
Migliaia di Km		Di cui 600 urbani	Di cui 500 urbani	
<b>DIPENDENTI*</b>	<b>890</b>	<b>450</b>	<b>250</b>	<b>1.590</b>
Si tratta, per FdS, dei dipendenti attribuibili al gommato, cui se ne devono aggiungere circa 1000 per il settore "ferro"				
<b>CONDUCENTI</b>	<b>648</b>	<b>314</b>	<b>140</b>	<b>1.102</b>
<b>%</b>	<b>73</b>	<b>70</b>	<b>56</b>	<b>69</b>
<b>Km/conducente</b>	<b>37.300</b>	<b>26.000</b>	<b>41.200</b>	<b>34.600</b>
<b>Km/addetto</b>	<b>27.200</b>	<b>18.000</b>	<b>23.200</b>	<b>24.000</b>
<b>AUTOBUS</b>	<b>455</b>	<b>266</b>	<b>130</b>	<b>851</b>
<b>Km/autobus anno</b>	<b>53.000</b>	<b>30.000</b>	<b>45.000</b>	<b>45.000</b>
<b>RICAVI DA TRAFFICO</b> migliaia di €	<b>11.600</b>	<b>3.400</b>	<b>2.700</b>	<b>17.700</b>

quelli delle FdS, escluso l'organico della ex Pani e alcuni contratti a termine, 250 circa sono i dipendenti delle Ferrovie Meridionali Sarde. Esse rappresentano la classica azienda di bacino, nel senso che nel '74 si realizzò una scelta politica importante: venne chiusa la ferrovia. Le Ferrovie Meridionali acquisirono le concessioni e il personale di tutti i vettori privati che lavoravano in quel bacino, realizzando un'azienda di una certa dimensione, che allora era costituita da 528 dipendenti, con

qualche milione di chilometri in più. Ora ci si è attestati su dimensioni e numero di chilometri più adatti al territorio da servire.

Ciò che determina la base per la definizione dell'organico di un'azienda di trasporto è il numero dei conducenti. L'ARST si trova nella situazione ottimale, infatti in questo momento i conducenti costituiscono il 73% dei dipendenti. Le FdS hanno ancora un buon coefficiente del 70%. Le Ferrovie Meridionali hanno un coefficiente bassissimo: il

57%. Tenete conto che nella trasformazione delle aziende, per poter competere, sia che si vada a gara o ad altri tipi di assegnazione, quella che deve crescere è la percentuale dei conducenti rispetto agli indiretti. Questo ci servirà poi per capire alcuni movimenti che stanno avvenendo in questo momento, relativamente alla convergenza delle aziende, che vedremo di inquadrare in maniera diversa.

Se andiamo a vedere i km per conducente, notiamo che quelli delle FMS sono al limite, quasi al collasso. Oggi è difficilissimo per le FMS fare anche un chilometro in più, seppur adeguatamente sovvenzionato, si dovrebbe sopprimere qualcos'altro.

Bisogna tener conto che la percorrenza di 38.000/40.000 Km sulle brevi e medie distanze è il massimo, a livello nazionale, che viene supportato da aziende che, appunto, fanno servizio extraurbano.

Mentre, considerando i chilometri per addetto, quelli di FMS sono 23.200, mentre quelli di FDS sono solo 18.000. Questo è un dato oggettivo che scaturisce dall'analisi; FdS ha tre direzioni di esercizio e, probabilmente, soffre di problemi di interscambio di risorse.

Andando a visionare il parco autobus, riferendosi ai mezzi funzionanti, osserviamo che le FMS hanno quello più nuovo. Per una serie di motivi che hanno coinvolto l'azienda negli ultimi sette, otto anni, (dove praticamente il parco rasentava i sedici anni di anzianità), ci sono stati dei fatti specifici, con il coinvolgimento anche di tutti gli Enti Locali e della Regione, si è arrivati ad un

ricambio consistente, ed oggi l'età media dei mezzi è di otto anni. Rappresenta sicuramente un'ottima vetustà come parco.

Per quanto riguarda il numero di chilometri per autobus, notiamo che quello dell'ARST è leggermente più alto rispetto alle medie normalmente indicate: tra i 45.000 ed i 50.000. È molto basso quello delle FdS, ma ritengo per una ripartizione dei depositi sul territorio, che porta ad una serie di complicazioni sull'utilizzo ottimale degli stessi.

I ricavi del traffico sono questi: 11.600.000 euro per l'ARST, 3.400.000 per le FdS a fronte di 8 milioni di chilometri (poi vedremo nel dettaglio), e 2.700.000 per le FMS.

Per quanto riguarda l'FdS, è da segnalare che l'azienda ha 600 e passa chilometri di linee con 1.000 addetti che lavorano quasi esclusivamente per la Ferrovia.

In Sardegna esistono anche dei privati, ben 54, che gestiscono in qualche caso poche centinaia di migliaia di chilometri. Manca totalmente l'aggregazione.

Si percorrono 9.400.000 chilometri, ed i vettori privati hanno in gestione 156 linee e si dice che abbiano 250 dipendenti. Da un dato comunicato dall'Assessorato regionale dei Trasporti, i conducenti sarebbero 232 e i chilometri per conducente circa 40.000. Osserviamo che i ricavi del traffico, a fronte di 9.400.000 chilometri di percorrenza, sono 4.900.000 euro.

Vediamo il quadro complessivo di riepilogo.



AZIENDE PRIVATE	(N°54)
PERCORRENZE Migliaia di Km	9.400
NUMERO LINEE	156
DIPENDENTI Dato stimato	250 (*)
CONDUCENTI	232
Km/conducente	40.000
AUTOBUS	270
RICAVI DA TRAFFICO Migliaia di €	4.900 (?)

Praticamente, si osserva che i chilometri in concessione in Sardegna sono 47.500.000, di cui il 19,8% dei privati, i quali però a fronte del 19,8% di concessioni, hanno introiti del 21,7%, questo significa che, rispetto allo standard, hanno linee particolarmente remunerative.

Questi sono i numeri che possiamo riscontrare. Essi ci dicono anche che in giro per la Sardegna abbiamo ben 1.121 autobus, di un'età media attorno ai dodici anni, e il 70% di questi risultano sopra i dieci anni;

Può capitare sempre l'autobus vecchio (pur di salvare il servizio è spesso necessario mettere in linea mezzi non nuovissimi), però nella stragrande maggioranza dei casi sono più che confortevoli e decenti.

Analizziamo ora le azioni realizzate dalla politica a favore del trasporto extraurbano. Adeguamento delle Tariffe. Erano ferme da dieci anni, dal 1° gennaio 2006. Nonostante "il blocco" si vanno ad esaminare le performance delle aziende per i risultati economici, i rendimenti e le capacità. È vero che gli sprechi possono esserci dappertutto però, in questi ultimi anni, come ha suggerito il dottor Castagna, ci sono state delle modifiche importanti nelle aziende, dalle "ristrutturazioni" in corso al riesame di certi istituti contrattuali, forse oggi non più pensabili e attuabili. Teniamo conto che, tutto sommato, chi ci viene a valutare ha tenuto le tariffe ferme per dieci anni.

	Percorrenze	Dipendenti	Conducenti	Ricavi	Bus
PUBBLICHE	38.100	1540 (*)	1.102	17.700	851
PRIVATE	9.400	250	232	4.900	270
% PUBBLICHE	80.2	86.0	82.6	78.3	75.9
% PRIVATE	19.8	14.0	17.4	21.7	24.1
<b>Totale Complessivo</b>	<b>47.500</b>	<b>1.790</b>	<b>1.334</b>	<b>22.600</b>	<b>1.121</b>
Indici caratteristici		<i>Km/dipendente</i>	<i>Km/conduc.</i>	<i>ricavi/Km</i>	

## AZIONI REALIZZATE

Adeguamento tariffe (1.1.2006);  
 Avvio progetto SINTAS;  
 Avvio Travel Planner regionale;  
 Subaffidamenti

Avvio del Progetto SINTAS. La Regione, regista di quest'operazione, ha coinvolto l'Azienda Regionale dei Trasporti, l'ATP di Sassari, le FdS e Trenitalia per quella che può essere l'integrazione tariffaria e l'intermodalità, intesa anche come cambio di mezzo. L'integrazione non può essere la somma di due biglietti, ma deve essere un qualche cosa che consente di muoversi con un unico biglietto.

È pur vero che è un argomento molto difficile, in considerazione del fatto che in Italia pochi lo praticano. Credo però che qualche soluzione ci possa essere, se andiamo ad esaminare la dimensione delle nostre aziende che, ripeto, sono sempre aziende nane.

Avvio del Travel Planner regionale. È importante avere un'informazione regionale sul trasporto che coinvolga tutti, dalle aziende pub-

bliche alle aziende private, in modo che chiunque possa connettersi ad un terminale per avere informazioni, su quello che può essere il viaggio, la tariffa, i tempi di percorrenza, soprattutto gli scali in cui deve fare il cambio di vettore.

Altro fatto importante, sul quale credo si soffermerà poi il dottor Mussetti, è quello dei sub-affidamenti.

Essi rappresentano una novità introdotta dalla Legge Regionale 21. A seguito di quella legge, l'ARST, continuando a mantenere la responsabilità della qualità e puntualità del trasporto, potrà affidare determinati servizi nei casi in cui la domanda di trasporto sia limitata a poche unità di viaggiatori, a trasportatori qualificati che impiegano mezzi di limitate dimensioni.

Convergenza aziende pubbliche  
 Vantaggi / Criticità  
 Nuova pianificazione dei servizi  
 Agenzia per la mobilità  
 Integrazione modale  
 Revisione "costo standard"  
 Servizi a chiamata  
 Integrazione con servizi turistici

Processi in itinere, abbiamo detto: convergenza aziendale. Sapete che la Finanziaria statale di quest'anno ha stabilito, in maniera molto decisa, che le aziende concesse, intendiamo le Gestioni Governative, FMS e FdS, passino in ambito regionale. Io sono d'accordo con l'ingegner Cherchi quando dice: "Non abbiamo nulla da rimpiangere", tutti quanti riteniamo assurdo che da Roma debbano decidere sulla Paringianu - Carbonia. Le FMS hanno goduto di una programmazione propria e praticamente si ritrovano molti servizi, o alcuni di questi importanti, in sovrapposizione con Trenitalia sulla direttrice Sulcis - Cagliari, in un senso o nell'altro, e praticamente si trovano, quindi, a dover soffrire di una tale carenza di conducenti da non consentire di esercitare i servizi fondamentali, avendo parte dell'organico, come detto, impegnato in servizi in sovrapposizione.

Le FMS, in quanto azienda autonoma, devono assicurare una corretta gestione aziendale, quindi la gestione del personale, le attività negoziali e tutta quella serie di attività che si devono garantire a prescindere dalle dimensioni dell'azienda. Ci si trova in una situazione in cui a fronte di 250 dipendenti, 140 sono conducenti e 110 sono altro. Probabilmente c'è da fare ancora in altri settori. Sicuramente i piani industriali che dovranno essere predisposti, mettendo insieme la convergenza delle aziende, terranno conto di queste situazioni, dei chilometri per addetto delle singole aziende, dei chilometri per autobus e così via. Quindi, senz'altro ci sarà un percorso che andrà in quella direzione.

Questo deve essere affermato, in quanto qualcuno ha paventato la possibilità che la convergenza delle aziende potesse significare la determinazione di un carrozzone. Io dico che i carrozzoni non li fanno i tecnici, i carrozzoni li fa la politica, e soprattutto certa politica. I tecnici normalmente cercano di fare del loro meglio per andare avanti, chiaramente con il supporto di chi deve distribuire le risorse. E spesso si risconfina nella politica.

Pensare che un'azienda, per il solo fatto che abbia o avrà 1.700 dipendenti, possa essere un carrozzone, lo escludo totalmente. Sicuramente servirà per introdurre delle economie di scala perché, ad esempio, chi fa 200 buste paga ne può tranquillamente fare 1.000, come ne può fare 1.800 o 2.000, questo è da prevedere, utilizzando gli attuali supporti informatici.

Parliamo adesso della nuova pianificazione dei servizi, agenzia della mobilità.

In tutti i nostri discorsi si è parlato del governo del territorio, di un'unica regia, quella che oggi si dice in maniera molto chiara la e-governance; l'ha trattata il signor Piludu, l'ha sfiorata il dottor Castagna per un altro aspetto, ne ha parlato l'ingegner Cherchi, siamo tutti d'accordo. Io vi faccio un esempio. Le FMS, come Ferrovie della Sardegna, hanno tre modalità di trasporto: automobilistico extraurbano, urbano e sostitutivo ferroviario, che vuol dire fornire i servizi applicando le tariffe del treno. Ad esempio, se un utente di FMS avesse necessità di usare le tre modalità di trasporto nello stesso giorno, dovrà fare tre

biglietti diversi; non è possibile assolutamente oggi avere un unico titolo di viaggio. La competenza è della Regione che deve disporre, e quindi autorizzare, che ciò possa avvenire, esercitando anche la funzione di controllo.

Il biglietto integrato non può essere la somma delle singole tariffe, ma deve avere una tariffa incentivante, se questo non ti viene autorizzato e non trovi chi condivide questo progetto, lo stesso non potrà andare avanti.

Che cosa abbiamo in questo momento, quando parliamo di costi standard in generale, ossia del contributo che la RAS riserva ai concessionari dei servizi? Abbiamo delle aziende, come l'ARST, che esercitano una fetta importante di servizio extraurbano, che ha le caratteristiche di servizio suburbano. Sono ben 7.000.000 di chilometri sui 24.000.000 totali.

Questi servizi vengono esercitati, spesso, con autobus uguali a quelli utilizzati per il servizio urbano, con la stessa cadenza oraria e velocità di percorrenza, servizi talmente simili tra loro che l'utente non coglierebbe la differenza.

Il costo standard prevede che per l'azienda urbana e per quella extraurbana i valori siano differenti, a vantaggio dell'azienda urbana.

Sicuramente questo non va bene, nel senso che una volta assegnata la concessione o la linea, tramite una gara, o in house, o con qualunque sistema, per i servizi simili e per aziende di certe dimensioni, il costo di quel servizio deve essere uguale per tutti.

Per cui non è pensabile che il servizio da Cagliari a Decimo si deb-

ba effettuare con un costo standard urbano se viene considerato urbano, con un altro costo, più contenuto, se viene considerato suburbano.

Altro discorso importante, che deve essere introdotto come esperienza rispetto ai sub-affidamenti, è quello dei servizi a chiamata. Si dovrebbe fare l'esperienza del sub-affidamento per individuare le zone della Sardegna, soprattutto quelle del centro Sardegna, dove attivare questo tipo di servizio.

Questa soluzione è stata già attuata in diverse parti d'Italia e sono stati registrati risultati confortanti.

Altro fatto importante è l'introduzione dei servizi minimi.

Molti territori e molti amministratori ritengono che essi siano quelli attualmente in esercizio. La pianificazione, come detto, non deve essere delle aziende, ma degli Enti Locali. Deve essere prevista in cascata da Comuni, Province e Regione, in funzione della tipologia di servizio. Conseguentemente, la definizione di servizi minimi dovrà essere omogenea nei vari territori della Sardegna, in funzione anche della densità di popolazione.

Le aziende dovranno organizzarsi, e probabilmente si dovrà spostare qualche deposito o sarà necessario rinforzarne qualcun altro. Insomma, ci saranno una serie di attività che riguardano più propriamente l'attività industriale delle aziende, le quali dovranno adattarsi immediatamente a questa realtà.

Sulle questioni del trasporto modale è da evidenziare che nessuna delle aziende coinvolte debba registrare dei cali di introiti, in sostanza che nessuna perda.

Tutte le aziende fanno riferimento ad una diversa proprietà, ad un diverso consiglio d'amministrazione, un diverso bilancio. Non possono, oggi, fare a meno dei proventi dei propri biglietti.

Probabilmente ci può essere un modo, che potrebbe trovare possibilità di riflessione: quello di iniziare degli interscambi tra le aziende, uno scambio di azioni, se le azioni ci sono, altrimenti con altre partecipazioni o consorzi, almeno per certe attività.

Molti degli sforzi che oggi si stanno compiendo sono mirati alla governance del trasporto. È questo il fine da raggiungere per avere un sistema controllato.

L'integrazione tra le aziende, lo scambio di chilometri, per esempio, l'autobus che si sposta da una località all'altra per iniziare il suo servizio, è possibile che non possa interagire in quel momento con un servizio di tipo urbano, in cambio di chissà quali altri chilometri, chiaramente a fronte di un costo standard.

Altro punto molto importante, che deve essere valutato, è quello dei privati. In Sardegna sono 54. Hanno concessioni da un minimo di 12.000 ad un massimo di 730.000 chilometri bus; questo non è più in linea e coerente con la logica delle economie di scala. Se un abbattimento di costi ci deve essere, non può che avvenire con un discorso di unità, di convergenza, che sicuramente mette in comune delle attività che consentono senz'altro di abbattere i costi.

Non si dovrà pensare, da parte dei concessionari privati, alle "dismissioni" che in un processo riorganizzativo potrebbe fare l'ARST, come conquista, perché non è questo quello che

serve. Ripeto, oggi il grosso ausilio che ci potrà dare il sub-affidamento, sconfigge totalmente queste teorie, quindi è bene che l'Assessorato spieghi esattamente cosa si intende per sub-affidamento.

Le FMS, in accordo con Trenitalia e con la regia dell'Assessorato dei Trasporti, stanno riprogrammando i servizi che consentano un interscambio.

In una realtà come quella della Sardegna, anche il servizio ferroviario, che è importantissimo e porta grandi numeri, ma solo in certe località, deve essere integrato meglio in quello che è il trasporto extraurbano complessivo.

L'ultimo punto è quello delle convergenze alle aziende.

Ciò che in questo momento sta portando qualche problema nel Sulcis, è legato esclusivamente non certo alla sola conflittualità locale, ma al fatto che l'azienda sta per convergere, gestionalmente, in ambito regionale.

Questo non è visto bene, perché le ferrovie concesse fino ad oggi hanno avuto le loro risorse, perlomeno quanto serve per andare avanti, alla presentazione dei bilanci e non sulla base del contributo chilometrico. Questo fatto ha scaricato la Regione Sardegna da alcuni oneri importanti, (13.000.000 di chilometri, quasi gratuiti), però è anche vero che ha creato delle false aspettative, nel senso che se oggi alle FMS fosse ripagato il servizio esclusivamente con il costo standard, quindi dovessero funzionare solo con il costo standard, alla fine di ogni anno mancherebbero diversi milioni di euro per chiudere il bilancio.

Vi ringrazio

## IL RUOLO DELLE PROVINCE NELLA PREDISPOSIZIONE DEI PIANI DI BACINO

Ignazio Congiu - Vice Presidente UPS

È noto a tutti che per realizzare un moderno ed efficiente servizio di trasporto delle persone, è indispensabile predisporre una puntuale e precisa indagine del fabbisogno di mobilità, stimato per qualità e quantità.

Da questa analisi si possono trarre gli elementi utili per individuare, in maniera corretta, i bacini di traffico e quella realtà di territorio dove il T.P.L. integrato fra modi e coordinato, sia tale da soddisfare il bisogno di mobilità richiesto dai cittadini.

Noi riteniamo che questo ambito spaziale possa coincidere con le otto Province esistenti, alle quali sono attribuite competenze programmatiche e di governo del territorio che incidono in maniera diretta e determinante nel settore del T.P.L..

Pensiamo all'edilizia scolastica ed alla sua dislocazione sul territorio, alla viabilità, sia quella esistente sia quella che si prevede venga trasferita dallo Stato alle Regioni e quindi alle Province.

La coincidenza fra Provincia e Bacino di Traffico consente di governare, in modo coerente ed armonico, la programmazione economica urbanistica e le ripercussioni che queste hanno in materia di trasporto pubblico locale.

È auspicabile che anche la Regione Sarda possa assumere un orientamento in tal senso. Lo impongono alcuni criteri oggettivi, lo impone il buonsenso.

Lo stesso grado di buonsenso che dovranno rendere disponibile tutte le Province per ricercare un coordinamento fra loro, indispensabile in un settore quale quello dei trasporti, per andare in direzione di scelte unitarie e rispondenti alle esigenze di più territori interessati al servizio.

Analogo spirito di collaborazione unitaria deve essere garantito fra le Province ed i Comuni ricadenti nello stesso bacino.

Noi abbiamo fatto uno sforzo di sintesi ed elaborazione di una proposta di riordino del settore. Lo abbiamo fatto nel direttivo regionale dell'UPS tenutosi ad Iglesias, alla presenza dell'Assessore Broccia e di un gruppo di dipendenti FMS, ai quali abbiamo confermato la nostra linea sull'azienda unica.

Prima ancora di parlare di quali atti dovranno porre in essere le Province, bisogna capire quali risposte la Regione dà ad alcune questioni fondamentali quali:

### *1. Programmazione del settore e gestione dei servizi.*

Far chiarezza su ruoli e competenze. Le istituzioni devono: analizzare il bisogno di mobilità dei cittadini per qualità e quantità, individuando i servizi minimi; garantire l'offerta con una pianificazione dell'intero settore e dei flussi finanziari necessari per il suo funzionamento; predisporre tutti gli atti politici (piani del

traffico, integrazione fra modi, bigliettazione unica ecc.) in grado di creare un moderno, efficiente ed economico sistema dei trasporti.

In una situazione di totale confusione le istituzioni sono proprietarie di tutti i vettori pubblici (il Ministero per le concesses, la RAS per ARST, Province e Comuni per le aziende consortili), mentre le aziende hanno determinato la politica del T.P.L.

Pensiamo al CTM che progetta per Cagliari un'irrealizzabile metropolitana, pesante sia sotto il profilo tecnico che nel rapporto costi benefici.

Pensiamo ancora alla concessione di linee inutili, richieste per aumentare unicamente gli autobus per Km e quindi i finanziamenti, quali la tratta Decimo - Cagliari dove agivano in sovrapposizione quattro vettori pubblici.

Le istituzioni non possono essere organi di pianificazione e governo del comparto e, nello stesso tempo, il vettore che eroga i servizi.

Bisogna al più presto uscire dagli assetti proprietari e favorire l'ingresso di imprenditoria, soprattutto privata e qualificata, per la gestione dei servizi.

## 2. *Trasporti Ferroviari*

Il primo elemento, da definire in maniera chiara e tempestiva, è quello del sistema ferroviario isolano.

Occorre individuare gli assi portanti del comparto, precisando in maniera chiara quali infrastrutture devono assolvere il ruolo di trasporto a lungo raggio (attuale rete F.S.); quali possono assumere un

ruolo di metropolitana leggera di superficie (tratta F.S. Cagliari-Decimo, tratte F.D.S. Cagliari-Senorbì, Sassari-Alghero, ecc.); quali devono essere destinate a servizi turistici (Sassari-Tempio-Palau, Macomer-Bosa, Isili-Sorgono, Mandas-Seui-Arbatax).

Considerazioni di carattere tecnico-economico, sociale, e aggiungerei di buon senso politico, ci portano a pensare che vada scorporato, sotto il profilo organizzativo-societario, il servizio su gomma dal ferro e questo, a sua volta, in due aziende di cui una per T.P.L. ed un'altra per i servizi turistici.

La rete F.S., integrata da alcune tratte delle ferrovie concesse quali la Sassari-Sorso, la Macomer-Nuoro, la Cagliari-Mandas, possono rappresentare, se opportunamente risanate ed ammodernate nell'armamento e nel parco rotabile, un importante asse da integrare con il servizio su gomma.

Decisivo è il confronto che dobbiamo attuare col Governo affinché, oltre alle competenze, trasferisca alla nostra Regione ed al sistema delle Autonomie Locali, quelle risorse che consentano di creare un servizio di trasporto ferroviario moderno, efficiente ed economico nella sua gestione.

Nella Finanziaria si parla di risorse per la sola gestione per i prossimi tre anni. Non un cenno agli investimenti sugli impianti fissi ecc..

In futuro l'asse integrato fra F.S. e F.D.S. potrà rappresentare quella risposta al bisogno di mobilità per grandi distanze, o in aree con densità demografica elevata, mentre la metropolitana leggera con ottimi

livelli di comfort, di tempi di percorrenza e di costi, sarà capace di sottrarre utenza al mezzo privato a favore di quello pubblico.

La perfetta integrazione fra tronchi ferroviari a diverso scartamento, la gestione funzionale, lo stretto rapporto con le aziende che dovranno gestire il T.P.L. su gomma, la razionalizzazione di risorse umane ed attrezzature, presuppongono il pensare ad un'unica azienda che gestisca il sistema ferro.

La dimensione di questa azienda e le sue caratteristiche peculiari non possono non coincidere con quelle della nostra Isola.

### *3. Trasporti ferroviari nel settore turistico*

Dicevamo dell'esigenza di scorporare il servizio ferroviario del T.P.L. dai servizi turistici.

Conservare intatte le vecchie strutture, le gloriose locomotive in un contesto di straordinaria bellezza, può rappresentare un ulteriore motivo di attrazione per quei territori che vogliono giocare la carta del turismo delle zone interne, con la loro storia e lo straordinario patrimonio ambientale da salvaguardare e valorizzare come possibile fonte di reddito.

Su questo aspetto si attendono risposte concrete per capire se possono contare, per le competenze loro trasferite, sulla finanziabilità dei progetti e sul loro inserimento nel contesto della pianificazione del settore turistico.

Per le considerazioni in precedenza sviluppate, per analogia di ragionamento, tutti i tronchi ferroviari e tutti i servizi destinati al settore

turistico dovrebbero andare in capo ad un'unica azienda, scorporata dal T.P.L. e collegata all'industria turistica ed alla sua programmazione.

### *4. Trasporti su gomma.*

Ferme restando le considerazioni sull'asse ferroviario, riteniamo debba essere ridisegnata interamente la rete ed i servizi di trasporto su gomma.

Le condizioni di degrado attuali, la non rispondenza dei servizi, lo sperpero di immani risorse, il mancato coordinamento dei vettori e la duplicazione inutile delle strutture suggeriscono di ripensare in maniera nuova l'intero sistema.

### *5. Trasporto extraurbano su gomma.*

Le caratteristiche morfologiche del territorio, la scarsa densità abitativa, la disarticolazione del sistema dei trasporti su gomma della nostra regione, l'esigenza di reale integrazione fra modi e fra vettori, inducono a pensare l'esclusione dell'ipotesi di più aziende operanti nel settore.

Nonostante l'individuazione in sede tecnica di 8 bacini di traffico è impensabile, almeno per l'extraurbano, ritenere che più aziende siano funzionali a dare risposte senza rotture di carico, e consentano la realizzazione dell'auspicato miracolo della bigliettazione unica.

Le stesse Province non sarebbero attualmente in grado di rispondere, sotto il profilo organizzativo e soprattutto economico, all'esigenza di strutturare il servizio di trasporto extraurbano nei bacini di traffico identificati.



Risulta più realistico ipotizzare un'unica azienda regionale che gestisca i collegamenti a medio e lungo percorso, le linee che interessano più bacini ecc..

Il modello di riferimento è rappresentato dall'A.R.S.T. per la sua strutturazione su tutto il territorio, per l'organizzazione, per i parametri di esercizio realizzati.

Un'azienda prioritariamente da risanare e ristrutturare in termini di efficienza, che consenta spostamenti rapidi e confortevoli, una reale integrazione fra modi, coincidenze certe e titoli di viaggio unici da origine a destinazione.

Una siffatta scelta permette l'immediata eliminazione dei doppiopioni dei depositi ed officine, le cui alienazioni consentono il recupero di risorse da investire nella creazione di due grosse officine per la grande riparazione di motori e carrozzerie, ottimizzando la gestione.

Consente inoltre di investire risorse in una ristretta gamma di autobus capace di garantire una gestione ottimale delle manutenzioni e delle scorte di magazzino, nei nuovi sistemi di controllo e gestione del traffico.

Pensare ad un'unica azienda non è però sufficiente, così come non lo è intervenire sulla razionalizzazione ed ammodernamento delle strutture. Bisogna agire sull'abbattimento dei costi di gestione e sul miglioramento della velocità commerciale dei mezzi.

È impensabile continuare a puntare su servizi erogati con mezzi da 50 posti, che percorrono grandi distanze con tempi di percorrenza a costi insopportabili.

Bisogna ripensare il servizio di "noleggio da rimessa" e riconoscerne, sotto tutti i profili, il ruolo complementare al trasporto su pullman, inserendolo come elemento essenziale del T.P.L.

Disciplinare questo settore significa garantire un servizio flessibile, economico ed integrativo al mezzo pesante, inadatto per tempi e costi, a garantire servizi per pochi utenti e in strade strette e tortuose.

Gli addetti potrebbero integrare le funzioni di adduzione con quelle classiche dei servizi a chiamata e scuolabus per i Comuni.

Resta da definire, in concorso con i Comuni interessati, il livello dei servizi di bacino, urbani ecc., che ovviamente saranno diversi per ciascuna Provincia, fermo restando l'esigenza di separare nettamente la Pianificazione del settore con la gestione dei servizi.

Una declaratoria di vettori Treno-Pullman-Minibus, coordinati nelle coincidenze e con un unico titolo di viaggio da origine a destinazione.

Una prospettiva auspicabile che per essere realizzata comporta una regolamentazione sotto il profilo economico e normativo della categoria, così come avviene per le autolinee.

Tali questioni attendono risposte di competenza regionale, non relegabili a un mero problema di subappalto dei servizi da parte delle aziende esercenti il servizio.

È indispensabile capire: quali risorse si intende mettere in campo per creare le nuove infrastrutture al fine di garantire un sistema di trasporti moderno; quali risorse si

intendono destinare al miglioramento ed integrazione della viabilità esistente, per ammodernare il parco mezzi e il miglioramento e l'efficienza dei servizi.

In base alle risorse si possono ipotizzare servizi minimi di un livello alto, anziché di un livello medio o basso.

Dare risposta a questi quesiti è fondamentale.

Incoraggiante appare la decisione, da parte dell'Assessorato dei Trasporti, di procedere al rinnovo del parco autobus dell'ARST.

Passare dall'istituto della concessione alla gara d'appalto, per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale, discutere di bacini di traffico e di servizi minimi, dà la sensazione, (anche a me che mi occupo del settore, a vario titolo, da 35 anni), di essere di fronte ad una svolta epocale.

Governare questo passaggio comporta la piena consapevolezza che nessuno ha un ruolo predefinito per legge e che il processo di cambiamento può essere realizzato col concorso e le disponibilità di tutti i soggetti interessati, Province, Comuni, Organizzazioni Sindacali.

Dentro questa cornice, in armonia e coordinamento fra loro, le province devono predisporre uno studio sulla domanda di trasporto, un'analisi dell'attuale offerta e sulla programmazione della nuova rete di servizi, organizzata su una declaratoria di vettori e linee fra loro coordinate ed integrate.

La programmazione dei servizi, nel bacino di traffico, non può prescindere dall'essere direttamente

collegata alle scelte di pianificazione economica, dalle rete scolastica, dalle scelte urbanistiche che in questo ambito vengono realizzate, dalla viabilità e dalle infrastrutture esistenti, dai piani del traffico.

Ne consegue un rapporto stretto fra i soggetti preposti al governo di questi fenomeni, ossia Comuni e associazioni di Comuni, forze imprenditoriali e sindacali.

Il risultato di questo lavoro sarà rappresentato dalla individuazione dei servizi minimi.

Definiti per legge come quei servizi che quantitativamente e qualitativamente siano capaci di soddisfare il bisogno di mobilità dei cittadini, e i cui costi devono essere a carico della Regione.

La legge prevede altresì che Comuni e Province, per reali esigenze, possano integrare a proprie spese i servizi minimi da erogare agli amministrati.

Va da sé che la mancata realizzazione di un sistema efficiente e razionale dei servizi di trasporto comporterà per gli enti intermedi un aggravio di costi, non coperti dalla Regione, sulle proprie casse.

Va perseguita con rigore, di conseguenza, la linea che tende ad eliminare doppi e sovrapposizioni di servizi, l'integrazione fra vari modi di trasporto, la ricerca della massima efficienza dei servizi, la realizzazione della bigliettazione unica, intesa non come un fatto meramente tariffario, ma la conferma di una reale integrazione e coordinamento fra tutti i vettori, e gli orari dei servizi da loro erogati.

Con questi presupposti va ridisegnata la rete dei collegamenti e il

servizio T.P.L., da definire col concorso di tutte le parti interessate al governo del comparto.

Siamo consapevoli che non sia un compito facile, tutt'altro.

Pensiamo alla Concesse dal Ministero trasferite alla RAS, alla creazione di un'unica azienda regionale, alla separazione del ferro dal servizio T.P.L. e l'inserimento nel comparto turistico, al ruolo del noleggio da rimessa nella loro prospettiva.

Passaggi molto difficili e delicati che presuppongono il massimo equilibrio e disponibilità di tutti i soggetti per governare probabili esuberi, mobilità del personale, modificazioni profonde del lavoro degli addetti.

Pensiamo ancora all'immane compito dell'affidamento dei servizi mediante gara d'appalto, e alle difficoltà che tutti dovremo affrontare per passare da un sistema di trasporti, di cui conosciamo i limiti, ad una realtà difficile da costruire ma indispensabile.

Credo che le Province, se riescono a superare questo difficile momento in cui rischiano l'estinzione, per precise volontà politiche, abbiano la consapevolezza del preciso percorso da compiere in concorso con i Comuni, le forze sociali e la Regione.

Confermando la volontà di andare in quella direzione e di voler fino in fondo svolgere il proprio ruolo, esprimendo, contrariamente ad altri livelli istituzionali, una posizione chiara in un comparto difficile come quello del T.P.L..

In conclusione, oggi abbiamo voluto fornire un contributo che evi-

denzia la nostra capacità di elaborazione e proposta, nel rappresentare interessi ed aspettative generali dei cittadini.

Esprimo la condivisione della relazione di Tonino Piludu a conferma che, durante il periodo buio, il Sindacato ha rappresentato l'unica istituzione nella quale si faceva un'analisi seria del comparto dei trasporti, ed ha elaborato proposte concrete per il suo miglioramento.

Vi ringrazio per la cortese attenzione.

## Il ruolo dei Comuni nel governo della mobilità e del TPL

Tore Cherchi - Presidente ANCI Sardegna

Buongiorno, ringrazio l'amico Gino Mereu, Presidente del CREL, che mi ha invitato a questo Seminario, che sarà utile se il confronto si sviluppa e se poi si arriva a determinare conclusioni un po' più operative.

Ho sentito la relazione introduttiva e l'intervento precedente che ha messo in luce problemi che, anche attraverso l'esperienza di Sindaco, si affrontano quasi quotidianamente e pesano parecchio nell'attività. È vero, la gente vuole entrare in comune in macchina, vuole entrare in chiesa in macchina. Non è semplice spiegare ai commercianti che, se si gira per l'Europa, si vede che le zone pedonali sono quelle che hanno prodotto la riqualificazione. Si tratta di una questione culturale e di pigrizia mentale. Persino l'introduzione dei sensi unici che viene paventata è temuta come portatrice di disgrazie per le aziende: "Non vengo perché c'è il senso unico", "non si ferma la gente perché deve fare il giro". Sciocchezze evidentemente, però rappresentative, ci sorridiamo qualche volta un po' sopra, però sono un ostacolo rilevantissimo alla realizzazione dei progetti di cui discutiamo.

Ora, il tema è sul trasporto pubblico locale. Riflettendo su questo argomento, che è inquadrato all'interno del ragionamento sui trasporti, e in funzione dell'attività politica che svolgo da tantissimo tempo, la prima domanda che mi pongo è: cosa è cambiato in questi

ultimi vent'anni? La conclusione che ne ho tratto, non so se sia corretta, è la seguente: ho notato come utente, come cliente, più che come dirigente politico, che ci sono stati cambiamenti fortemente percepibili e percepiti, per esempio, nel trasporto marittimo. Ricordo sino alla fine degli anni '70, che le banchine affollate di passeggeri erano una consuetudine. Viaggiando con la Tirrenia si avverte il miglioramento, anche dal punto di vista della qualità del trattamento del passeggero: le file non ci sono più. In generale, si può affermare che è migliorata notevolmente la situazione del trasporto marittimo.

Il trasporto aereo è migliorato considerevolmente. I nostri aeroporti sono decisamente migliori di qualche tempo fa. Si discute moltissimo della continuità territoriale, anche se l'altro giorno per la tratta Roma - Bari aver pagato 350 euro per andata e ritorno mi ha ricordato che i 120 - 130 euro, che paghiamo su Cagliari - Milano, pur con tanti difetti, rappresentano una notevole differenza. Nel trasporto pubblico locale non nego che ci siano stati sostanziali miglioramenti. Cagliari nell'area metropolitana è decisamente migliore di com'era alcuni anni fa, bisogna riconoscerlo. Tuttavia, per aspetti che sono essenziali, il trasporto pubblico locale in Sardegna, parlo dell'insieme della Sardegna, ha problemi immutati, risalenti a venti, trenta anni fa.

Quando ero studente, mi scuso per questa digressione personale, ma lo faccio solo come autocritica e come dirigente politico, dal mio paese per frequentare l'Università viaggiavo in autostop. Ebbene, al di là del lato economico, arrivavo prima del mezzo pubblico. Da Cagliari a Sassari facevo l'autostop, mi piazzavo alle sei e mezza del mattino e arrivavo alle nove e mezza, normalmente prima del treno. Penso che oggi arriverei ancora più in fretta in autostop, piuttosto che con il mezzo pubblico, anche perché i pullman che c'erano sono stati soppressi.

Nel settore del trasporto pubblico locale la Sardegna può conseguire dei livelli di miglioramento molto importanti, perché la situazione dalla quale si parte ha caratteristiche di arretratezza gravi. In un certo tempo è possibile conseguire, se si fanno bene determinate cose, dei miglioramenti rilevabili dalla popolazione. Uno di questi riguarda certamente il settore del trasporto ferroviario.

Come ANCI sottolineo un aspetto, già inserito nella relazione introduttiva, e che deve essere tenuto presente: quando parliamo di servizi come quello in discussione, non è fuori luogo ricordare che deve esistere la garanzia del diritto alla universalità e all'accessibilità del servizio pubblico. Questo vale in generale per tutti i servizi pubblici.

L'universalità e l'accessibilità sono dei diritti di base che devono essere garantiti in tutte le situazioni, e sta anche a significare che per quante liberalizzazioni possano essere prodotte, per determinati servizi pubblici non ci si può affidare al

mercato. Un conto è l'orientamento al mercato, altra cosa è l'affidarsi puramente e semplicemente ad esso, perché il rischio, anzi, vi potrei dire la certezza, è che si vada incontro ad insuccessi nel perseguimento dell'obiettivo soprattutto in relazione a ciò che dicevo poc'anzi: l'universalità del godimento del diritto, è praticamente certa.

C'è un dibattito su scala nazionale e contestualmente alla riforma che si sta facendo in Sardegna. Tene conto che il Parlamento sta discutendo la riforma dei servizi pubblici in generale, non solo locali, ed essendo legge fondamentale, avrà impatto anche su una Regione a Statuto Speciale come la nostra.

La posizione dell'ANCI, in relazione a questo, è che sia ancora considerata come fatto residuale la possibilità dell'affidamento cosiddetto in house. Questo è un punto molto delicato evidentemente, cioè come e in che modo viene gestito un servizio che ha comunque carattere pubblico. La legge in discussione in Parlamento fa troppo affidamento sui benefici effetti delle liberalizzazioni e sui benefici effetti del mercato. Sappiamo che il mercato nel settore del trasporto può occupare determinati segmenti. Ben venga la società che Montemezolo ed altri costruiscono per il trasporto ad alta velocità, ma sappiamo che essi vanno ad occupare segmenti pregiati del mercato, mentre certamente non intervengono in relazione agli obiettivi di cui parlavo, ossia di garanzia dell'universalità.

Qui c'è evidentemente un discrimine. Se si fallisce su questo, non solo è una sconfitta per la mia

cultura politica, ma non ha più senso parlare di orientamento verso il trasporto pubblico, perché nei fatti si produrrà un'enfaticizzazione del segmento pregiato e tutto il resto verrà posto in secondo piano, o anche definitivamente cancellato.

La privatizzazione dei trasporti in Inghilterra ha fallito.

Altro discorso è quello dell'efficienza. Evidentemente, l'efficienza nella prestazione del servizio, enfaticizzata nella relazione introduttiva, è altra cosa proprio perché sono servizi che devono essere sostenuti con la fiscalità generale, con il bilancio pubblico, con le tasse dei cittadini. Quindi, diventa importante non solo sul piano dell'impresa, ma anche su quello della moralità politica. L'obiettivo dell'efficienza è essenziale, in quanto si parla di servizi che devono funzionare a favore dei cittadini, alimentati in larga misura con le loro tasse.

Con essa, l'altro aspetto è quello della tutela dell'utente. Nei nostri ragionamenti, spesso, prendete la riforma del servizio idrico realizzata in Sardegna, deve ancora arrivare la carta dei servizi, cioè la tutela del cittadino utente che paga il servizio idrico, o che paga quello del trasporto pubblico locale. Questo è un aspetto che la legislazione in discussione considera. Dalla legislazione, evidentemente, bisogna passare poi alla pratica di fatto.

Questo per quel che riguarda gli aspetti istituzionali.

La scelta di fondo che bisogna sostenere, così come fa l'ANCI e certamente anche il CREL, è quella rivolta verso il trasporto pubblico locale. Se si fa questa scelta di fondo,

le decisioni devono essere coerenti innanzitutto nella programmazione e nelle politiche di bilancio. Significa che le risorse sia per gli investimenti che per la gestione dei servizi devono essere orientate coerentemente.

Come ANCI valutiamo positivamente alcuni fatti accaduti recentemente. Per esempio, il trasferimento di competenze alla Regione nel settore dei trasporti. Noi non abbiamo nulla da rimpiangere nelle fallimentari gestioni governative, diciamolo con chiarezza. Ci si è arrabattati e i dirigenti locali hanno fatto quello che hanno potuto, ma non abbiamo più necessità di queste cose. Rappresenta una necessità invece che la Regione possa programmare ed organizzare i trasporti insieme con le Autonomie Locali.

Così pure altre trasformazioni verso società per azioni, assieme ai positivi cambiamenti istituzionali.

Il documento di base di questo Convegno è utile perché ci fornisce non solo una traccia di discussione, ma ci interroga sulle opzioni di fondo e disegna un assetto istituzionale che specifica i ruoli di Regione, Province e Comuni, che a me sembra razionale e, quindi, va sostenuto. Significa che anche noi nelle sedi in cui siamo chiamati ad esprimere la nostra opinione, sosteniamo quell'assetto istituzionale di ripartizione delle competenze.

Le autorità di bacino, intermodalità, eccetera, sono le specificazioni operative sul piano dell'articolazione del sistema di governo. È da tempo che anche noi sosteniamo la costituzione di autorità di bacino, di piani di bacino. È una scelta che

deve coincidere sostanzialmente con quelle della Provincia e va bene. Ci sono anche molti studi realizzati, ricordo quello prodotto dalla Provincia di Cagliari. Ebbene molte volte si tratta di riprenderli, aggiornarli e realizzarli concretamente. È un passaggio essenziale che la gran parte dei comuni sardi siano coinvolti nella definizione dei piani strategici d'area, che arriveranno agli esiti conclusivi nel giro dei prossimi due mesi. Essi devono contenere gli assi portanti della mobilità, delle politiche di mobilità. L'UE considera requisito essenziale di un piano strategico di sviluppo la soluzione della questione della mobilità.

Avverto che c'è una qualche fatica da eccesso di programmazione, da sovrapposizione di strumenti, dai piani che si sovrappongono l'uno all'altro; in concreto, quei piani strategici possono essere il luogo nel quale le scelte di fondo per la mobilità di bacino, e da bacino a bacino, vengono compiute in un modo che è partecipato, perché sono i singoli Consigli Comunali che dovranno deliberare i piani strategici d'area.

Io mi auguro che insieme, Comuni, Province e Regione, colgano questa occasione di programmazione territoriale per sciogliere i nodi che connotano ciascuna area, cioè che non si rimandi ad altre attività e occasioni di programmazione. C'è un lavoro in corso che riguarda la gran parte dei comuni della Sardegna o, comunque, le aree principali. Se alcune delle cose che stiamo discutendo in questo Seminario sono avvertite come tali dalla Regione, dalle Province e dai Comuni, e

vengono risolte all'interno della pianificazione strategica d'area, ci troviamo con un lavoro che è fatto e che orienta l'insieme dei Comuni.

Parlando di intermodalità, considero importante la scelta che ha fatto la Regione di finanziare la realizzazione di una serie di centri intermodali. Sono nodi infrastrutturali di particolare importanza; si fanno a Carbonia, ad Iglesias, ad Olbia, a Sassari, eccetera, eccetera. Allora, se i centri intermodali nei nodi più rilevanti della Sardegna sono realizzati perbene, e costituiscono esattamente l'infrastruttura che serve a questo fine abbiamo risolto non tutto ma un pezzo del problema. Dobbiamo essere convinti e sicuri, quindi, che ciò che stiamo facendo è ben fatto, è effettivamente utile per realizzare quelle situazioni di scambio efficiente, agile, veloce e comodo per il cittadino che viaggia. Occorre, invece, evitare le situazioni che sono state lamentate.

Credo che sia possibile fare questo, e lo affermo sottolineando il ruolo estremamente importante della Regione che, adesso parlo da Sindaco, ha dato l'assenso ad una nostra richiesta di finanziamento presentata sette anni fa che è stata accolta solo sei mesi fa. Si tratta di un investimento importante, che è stato giudicato adeguato, anche dal punto di vista architettonico, da prestigiose riviste internazionali. Altri comuni si sono messi sulla stessa strada e rapidamente arriveranno. È stato importante che la Regione sarda abbia assunto, nell'ambito della ripartizione delle risorse, la decisione di sostenere nei principali nodi

sardi la realizzazione di centri intermodali moderni e risolvere un pezzo del problema.

In connessione con questo, vedo strategica la questione delle ferrovie, che costituiscono il punto di maggiore arretratezza. Le ferrovie sono vecchie ed arretrate per tempi di percorrenza, per qualità del materiale rotabile, eccetera; non va bene. È proprio una cosa che mi fa arrabbiare, anche perché nella mia lunga attività di politico lo giudico anche come un personale fallimento.

Leggo nel piano strategico regionale che s'indica l'obiettivo di due ore e quindici sulla Sassari - Cagliari, obiettivo di cui sento parlare, a dire il vero, da tantissimo tempo. Mettiamoci alle spalle il passato, assumiamo l'obiettivo di due ore e trenta, per andare a Olbia, con la Freccia Sarda. Si dice che per ammodernare l'insieme della rete sarda, renderla efficiente, per infrastrutture e per mezzi, sia necessario un investimento di 550 milioni di euro e che forse basterebbero. Va bene, poniamo il caso ne servano di più; io sarei di questo parere: la Sardegna faccia la scelta di concentrare le risorse su questo, mettiamo da parte altre cose e decidiamo di risolvere uno dei punti di maggiore arretratezza del nostro sistema dei trasporti. Interconnettiamo le città, interconnettiamo tutti gli aeroporti e facciamo questa scelta di fondo; io la sosterrai. Ovviamente, siccome viviamo in un sistema di risorse finanziarie non infinite, è una scelta che deve essere giudicata prioritaria rispetto ad altre possibili. Ossia, avere le città interconnesse e centri

intermodali efficienti che consentano al trasporto gommato l'afflusso anche dai centri di minore dimensione verso il trasporto ferroviario. Avere gli aeroporti. Noi siamo veramente un paese arretrato. Chi viaggia in Germania, per esempio, adesso capisco anche certe lamentele del nord Italia, il passeggero che arriva all'aeroporto di Düsseldorf, se intende proseguire per il nord della Germania in treno, non è costretto a recarsi alla stazione al centro della città, ma sale sul treno nello stesso aeroporto. Per misurare l'arretratezza del nostro paese ormai basta pensare a Malpensa. Dopo l'arrivo, per proseguire in treno, si è obbligati ad andare a Cadorna, da lì prendere un altro mezzo per arrivare alla stazione centrale e, se Dio vuole, finalmente si prosegue il viaggio. È un sistema, rispetto a quello che è diffuso in tutta l'area centrale dell'Europa, da Parigi a Bruxelles, a tutta la Germania, a Vienna, pazzescamente arretrato. Nel Mezzogiorno siamo, ovviamente, ancora più arretrati.

Siccome dobbiamo decidere e fare delle scelte, si decida di concentrare le abbondanti risorse dei prossimi anni per ammodernare decisamente il nostro sistema di trasporto ferroviario. Sarebbe una scelta strategica, che avverto come estremamente importante.

Infine, il ruolo dei Comuni. Non credo che essi si sottraggano dal fare la loro parte. Molti hanno già realizzato il piano urbano del traffico anche se è un atto volontario, non obbligatorio. Le scelte conseguenti si scontrano poi con difficoltà di bilancio nella fase attuativa, e per qualche verso con il fatto che



la cornice generale: costituzione di autorità di bacino, o questioni che sono di rilievo regionale, non sono coerenti. I Comuni in molte situazioni hanno proceduto alla realizzazione di piani di questa natura, dichiarando la volontà di concorrere alla realizzazione delle autorità di bacino. Ecco, si vada avanti su questa direzione.

Io penso, quindi, che abbiamo di fronte a noi una seria opportunità. Essendoci un'attenzione verso il tema ritengo che questo concorso di volontà positive possa portare all'assunzione di decisioni di fondo per la modernizzazione del sistema. I Comuni e l'ANCI contribuiscono positivamente, restando, lo ripeto, all'interno di una cornice nella quale si fa la scelta del trasporto pubblico, si fa una scelta di efficienza in sé, coniugata con il diritto all'universalità del servizio.

Ci rendiamo conto che nei processi di ristrutturazione aziendale ci sono questioni che riguardano diritti dei lavoratori che vanno e non devono essere confliggenti con l'esigenza, assolutamente impellente, di modernizzare questo servizio e di conseguire più elevati livelli di efficienza e di universalità.

Grazie.

## **STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE DI RIFORMA; LE PROSPETTIVE INFRASTRUTTURALI ED ORGANIZZATIVE DEL TPL IN SARDEGNA**

**Luca Mussetti** - Capo Gabinetto Assessore Regionale dei Trasporti

Grazie e buongiorno; innanzitutto, vi porto i saluti dell'Assessore Broccia, conoscete il motivo per cui non è presente.

Naturalmente non è mai facile intervenire per ultimi, alle dodici e trentacinque, e sperare di mantenere viva l'attenzione; quindi, cercherò di essere conciso e rapido.

Vorrei cominciare, ma brevemente, da un punto importante, perché a me sembra che talvolta su alcuni ragionamenti non cogliamo appieno e fino in fondo la portata della Legge 21. Essa ha fissato in modo chiaro alcuni paletti che non sono oggetto di discussione, sono semmai oggetto di implementazione, di attuazione; e questa è la seconda parte del mio intervento.

Il settore del trasporto pubblico locale, lo ha già detto qualcuno, è un settore che è stato letteralmente abbandonato e come tutte le cose in natura, non rimangono lì, ma si deteriorano. Quello che abbiamo trovato due anni e mezzo fa è un settore di trasporto pubblico fortemente deteriorato nelle performance verso l'utente, nell'efficienza complessiva del sistema, nelle logiche di pianificazione e di individuazione dei bisogni, nel livello complessivo di competenza di sistema di Regione, Province, Comuni e aziende. Questo insieme aveva un modesto livello di competenza nel governo nel trasporto pubblico locale.

La Legge 21, in maniera forte, ha posto i paletti per il rilancio di

questo settore. Lo fa all'interno degli indirizzi, della normativa europea e nazionale che vorrei richiamare: progressiva apertura del mercato, concorrenza e trasparenza, conglobata nel concetto di contratto di servizio e di gare. A chi richiama gli esempi fallimentari di alcune gare in Italia, per dimostrare il fallimento di quel sistema, diciamo che esse falliscono se gestite male o se, in realtà, non si vuole realizzarle.

Credo che prima di tutto dobbiamo cominciare ad uscire da questi equivoci: non possiamo avere una legge e degli indirizzi chiari che ci spingono in una direzione, e continuare a dire che questa direzione, però, è fallita. Dobbiamo impegnare il meglio delle nostre risorse e delle nostre intelligenze perché le cose funzionino, ed è quello che stiamo facendo. Entrerò, tra poco, in maggior dettaglio in relazione a quello che stiamo facendo e perché queste cose avvengano.

C'è un concetto: separazione tra pianificazione del servizio e gestione del servizio. Mi sembra che, ancora, confondiamo i due livelli; è finita quest'epoca. Le aziende devono gestire e governare con il meglio della loro professionalità, alla continua ricerca di efficienza e di efficacia, i servizi che qualche altro pianifica. Ovviamente, la Regione per i livelli regionali, le Province per i livelli provinciali ed i Comuni per quelli comunali.

Qualcuno giustamente osservava che è un sistema articolato di pianificazione e che, quindi, è complicato e complesso mettere insieme questi diversi livelli.

Qui c'è un tema che va chiarito: in questo momento la Regione, con uno sforzo consistente, sta individuando gli strumenti, definendo le modalità e i processi con cui si fa la pianificazione, definendo gli standard di dati sulla mobilità. L'obiettivo è che tutti ragioniamo sugli stessi numeri: se un Sindaco o dei cittadini si lamentano di un servizio, questo deve essere riscontrabile da un dato oggettivo. Nel senso che tutti lo abbiamo a disposizione e che tutti lo riconosciamo come quello di riferimento. Eviteremo di disperdere energie in tante discussioni su quale sia il dato più giusto. Il dato è quello. Ragioniamo, semplicemente, di quali soluzioni dare al problema. Il risultato di questo lavoro è che Regione, Province e Comuni avranno a disposizione le stesse informazioni, gli stessi dati sulla mobilità.

Separazione tra gestione delle infrastrutture e gestione dei servizi. Anche qui la legge è molto chiara e non ci sono ragionamenti da fare. Proprio perché andiamo verso un sistema che vuole mettere a gara la gestione dei servizi, è necessario che le infrastrutture siano rese disponibili a chi vi partecipa. Per far questo è necessario separare la gestione delle infrastrutture dai servizi. Questo è particolarmente vero nel sistema ferroviario, meno rilevante nel sistema su gomma.

La legge, dicevo, si muove con principi europei e nazionali, però con una forte caratterizzazione di

livello regionale. La Giunta ed il legislatore hanno fatto un'opera importante di adattamento di questi principi alla realtà regionale, che io sintetizzo in due passaggi: l'aggettivo progressivo nel raggiungimento del famoso 35%, che esprime la consapevolezza che la Sardegna è una regione grande, con poche zone ad alta densità di mobilità e la maggior parte del territorio a bassa domanda di mobilità; il secondo aspetto, cosa che, devo dire, anche oggi non ho colto negli interventi che mi hanno preceduto, l'aver conglobato dentro al tema del trasporto di persone pubblico, il trasporto di persone con noleggio di autovetture con conducente (NCC), un fenomeno fortissimo in Sardegna, di mercato, nel senso che è stata una risposta che il mercato ha dato ad una domanda di mobilità che non trovava risposta nel sistema collettivo pubblico. È un passaggio, se volete, anche un po' coraggioso, perché inserisce il tema del legame tra servizi tradizionali e servizi non tradizionali, che è una specificità della nostra legge, una specificità piuttosto originale rispetto al contesto italiano.

La legge fa una cosa fondamentale: individua chi fa, e che cosa fa: ruoli e responsabilità. Non ci sono discussioni sul chi deve fare che cosa. La Regione deve fare certe cose per i servizi di livello regionale, cioè i collegamenti tra i capoluoghi di provincia, i porti e gli aeroporti; le Province devono fare determinate cose per i servizi di livello intraprovinciale. Abbiamo verificato, con un rigoroso approccio metodologico, e non perché ci piaceva che venisse così, che è sostenibile, da un punto

di vista trasportistico, che in Sardegna ci siano otto bacini di traffico e che grosso modo coincidano con i confini amministrativi delle otto Province. Da un punto di vista trasportistico quest'equazione non era né garantita né automatica. È così, e ci va bene, quindi questo significa che la Provincia deve fare la sua parte, dentro il bacino di traffico; i Comuni altrettanto.

In questo schema, la Regione sta ragionando sulla pianificazione dei servizi minimi. Allora, sgomberiamo intanto il campo: servizi minimi, oggi, in Sardegna non c'è ne sono, nel senso che essi, talvolta, lasciano a terra gli studenti, perché abbiamo ancora aree non servite dal trasporto pubblico collettivo e dal trasporto di persone pubblico, e vi prego di cogliere questa leggera differenza. Cogliarla significa ampliare di molto la gamma degli strumenti che possiamo utilizzare per dare una risposta alle esigenze di mobilità, a condizioni di economicità sostenibili per chi finanzia il tutto, che è poi il cittadino stesso.

La Regione ha definito l'approccio metodologico, nel senso che per la prima volta da un anno e mezzo stiamo lavorando con un rigoroso approccio metodologico nella definizione dei servizi minimi, li stiamo progettando. Progettarli vuol dire ricostruire completamente la rete di trasporto, questo perché stiamo lavorando con uno dei criteri "forti" che la legge ha definito, quello che chiamo delle tre "i": Integrazione delle aziende, integrazione delle reti, integrazione delle informazioni, integrazione delle infrastrutture, integrazione delle tariffe.

Finora abbiamo avuto delle discussioni interminabili sulla domanda di mobilità. Oggi, finalmente, cominciamo ad avere un database strutturato ossia: informazioni standard raccolte disponibili per chiunque ne abbia bisogno. Questo database strutturato raccoglie la matrice ISTAT 2001, che è una matrice di mobilità di livello comunale, aggiornato al 2005, per i collegamenti di livello regionale attraverso analisi eseguite a campione sul territorio, in alcune sezioni, sia rilevando il traffico veicolare, sia intervistando la gente sui mezzi e sulle macchine che transitavano. Questo materiale è già nelle mani delle Province, so che alcune in questi giorni stanno già incontrando i Comuni. Le Province devono organizzarsi al fine di aggiornare anche la loro matrice di mobilità, origine - destinazione intraprovinciale, proprio per andare alla redazione del piano provinciale dei servizi minimi.

La Regione, inoltre, ha già messo nelle mani delle Province le nuove direttrici dei servizi minimi di livello regionale, cioè è già delineato che tipo di servizio, se su ferro, se su gomma ed in quali nodi debba fermarsi. In quei nodi, le Province raccorderanno il loro sistema di mobilità per avere la rete regionale a disposizione.

Di tutto questo, due anni e mezzo fa non c'era niente. C'è voluto un anno di lavoro per avere in mano i dati sulla mobilità studentesca, cioè la matrice che proviene dal database dell'anagrafica studenti. Solo oggi abbiamo una matrice origine - destinazione che, per tutta la mobilità scolastica in Sardegna, dal-

la scuola dell'infanzia alla scuola superiore, ci dice da ogni Comune quanti studenti partono, dove vanno e a quali scuole vanno. Anche queste informazioni sono già a disposizione delle Province, che dovranno utilizzarle per fare la loro pianificazione.

L'obiettivo è di completare entro l'estate la pianificazione dei servizi minimi di livello regionale e provinciale, almeno a macrodimensioni. Questo per poter quantificare l'impegno economico.

E qui passo ad un altro argomento che qualcuno sottolineava: risorse, risorse, risorse. Vero, però le risorse per chiederle, bisogna anche sostenerle. Forse per la prima volta in Sardegna, a giugno del 2007 potremo chiedere al legislatore risorse per garantire i servizi minimi, quelli che ai diversi livelli avremo sostenuto attraverso un processo di pianificazione caratterizzato dallo stesso metodo in Regione e nelle Province.

Siamo d'accordo, pertanto, sul richiamo fatto negli interventi che mi hanno preceduto, alla collegialità di questo processo. È però una collegialità dentro la chiarezza delle responsabilità e dei ruoli. Seditoci pure a tavoli allargati, va benissimo, peraltro è un percorso definito dalla legge, ma ricordando il ruolo e la responsabilità di ognuno degli attori nel dare risposte alle esigenze di mobilità dei cittadini. La cornice di riferimento ed il quadro degli indirizzi strategici sono contenuti nel piano regionale dei trasporti. Esso come è noto, prevede un iter di approvazione che è assolutamente pubblico, condiviso, dove tutti i sog-

getti dal partenariato sociale ed economico e i vari livelli istituzionali sono chiamati ad intervenire.

Il piano regionale dei trasporti - come documento ufficialmente approvato dal Consiglio regionale - manca da tredici anni, manca cioè il documento di riferimento della pianificazione strategica regionale nei trasporti. Poi ci si domanda perché il trasporto pubblico locale è deteriorato. Siamo a buon punto sull'elaborazione e sulla sua nuova stesura. Credo che alla fine di marzo la bozza preliminare sia pronta per iniziare il suo iter di discussione e confronto.

Quindi, che cosa stiamo facendo per rendere possibile la legge, e cioè attuare la norma e rilanciare il trasporto pubblico?

Abbiamo ripreso a pianificare, costruendo gli strumenti e raccogliendo le informazioni necessarie, dotando chi deve pianificare dei primi elementi per poterlo fare. Sono d'accordo con Tore Cherchi quando dice "Attenzione, è importante che questo livello di pianificazione trovi il suo raccordo con altri livelli di pianificazione regionale". Assolutamente fondamentale.

Sui servizi minimi credo di aver già detto sostanzialmente tutto.

Per quanto riguarda la progettazione dei servizi minimi di livello regionale, alla Provincia di Carbonia e Iglesias, Medio Campidano e di Oristano, sono già stati consegnati degli elaborati di dettaglio, per le altre Province arriveranno nelle prossime settimane. A questo punto possono avviare il confronto e il loro lavoro per giungere alla pianificazione di livello provinciale.

Si è parlato di integrazione tariffaria, strumento fondamentale per supportare l'intermodalità. Mi interessa dire questo: conosciamo bene il caso emiliano e il caso campano. Siamo persone modeste e siamo andati a vedere chi ha fallito e chi ha avuto successo. Da queste lezioni abbiamo cercato di imparare qualcosa. Tra poche settimane bandiremo la gara per il progetto esecutivo e per l'acquisto di tutte le apparecchiature per realizzare l'integrazione tariffaria nell'area sperimentale individuata: l'area metropolitana di Sassari, quindi Sassari, Alghero, Porto Torres, con tutti i vettori, gomma e treno. L'Emilia Romagna ha tentato di farlo in tutta la Regione, di colpo, e non ce l'ha fatta. Noi, invece, esploreremo in una piccola area e affineremo il progetto grazie anche a questa sperimentazione. Così facendo avremo definito lo standard di livello regionale per poter estendere l'integrazione tariffaria a tutta la Regione.

L'integrazione informativa. L'ho già detto, c'è un grosso sforzo in termini di creazione di database, cioè di informazioni standard di livello regionale, che siano a disposizione di tutti quelli che lavorano, a livello regionale, nel settore del trasporto pubblico locale, dalle aziende, da chi decide, dall'utente. Che il dato sia uno per tutti, perché così smettiamo di concentrare tempo, risorse e intelligenze per creare i numeri, e proviamo a dedicarle, invece, per risolvere i problemi che quei numeri ci rappresentano e ci aiutano ad interpretare.

Servizi non tradizionali. Cosa stiamo facendo? Abbiamo chiesto

all'ARST di fare da tester e li abbiamo autorizzati, in un contesto molto controllato da parte dell'Assessorato, a sperimentare quali siano le opportunità, le difficoltà, i problemi per mettere insieme il sistema tradizionale pubblico collettivo di linea, con quello non tradizionale del noleggio con conducente. Occorre comprendere gli economics, cioè se esistono opportunità per garantire un trasporto pubblico universale ed accessibile, a costi, però, che siano più bassi possibile per la collettività. Nel contempo, insieme a CTM abbiamo fatto una esperienza importante, quella di Amico Bus che dura ormai da un anno: un vero e proprio servizio a chiamata, door to door. Anche in questo caso ci interessava capire che cosa costava, qual era, anche, la "violenza" che un'azienda di trasporto pubblico collettivo di linea si doveva fare, da un punto di vista culturale, per gestire un servizio che è esattamente l'opposto di quello che è il suo mestiere tradizionale. E, nel contempo, mentre facevamo questa sperimentazione, abbiamo risolto il problema della mobilità delle persone con disabilità a Cagliari, quelle che non possono usufruire del trasporto pubblico locale perché i mezzi non sono attrezzati né i marciapiedi sono adeguatamente costruiti.

Questo dovrebbe fare riflettere un po' sulle responsabilità della politica, e non solo: è interessante rilevare che nel 1999 abbiamo comprato circa 140 autobus nuovi - peraltro con risorse statali e non regionali - dei quali nessuno è adibito al trasporto delle persone con disabilità. Sono sicuro che dal 1999

in Convegni di questo genere tutti abbiamo asserito che il trasporto pubblico è un diritto universale delle persone. Salvo però dimenticarci nelle applicazioni di questi nobili principi.

Il tema delle ferrovie di FMS e di FdS. Sulle ferrovie sottoscrivo tutto quello che ha detto Tore Cerchi. Situazione imbarazzante, per responsabilità, prima di tutto, della Regione Sardegna, che per molti anni ha lasciato che le cose andassero in questo modo. Si è ripreso con Trenitalia un confronto molto serrato. L'altro giorno il Presidente e l'Assessore Broccia incontravano Moretti, l'AD di Ferrovie dello Stato. Non è certamente facile il percorso di rilancio della ferrovia, sia per la dimensione degli impegni economici richiesti sia per la ben nota situazione, a livello nazionale, in cui versa l'azienda Trenitalia, RFI.

Di sicuro però c'è una cosa: la Regione ha deciso di assumersi la sua piena responsabilità nel governo del sistema del trasporto pubblico locale in Sardegna, subentrando allo Stato nella gestione del contratto di servizio con Trenitalia e acquisendo le gestioni governative FMS e FdS. Sono in corso di scrittura le norme attuative dello Statuto da parte della commissione paritetica Stato - Regione, l'accordo politico c'è già ed è sancito nella Finanziaria nazionale del 2007 e, quindi, da questo punto di vista è solo questione di attendere il tempo necessario per l'approvazione delle norme attuative.

Mameli, nel suo ragionamento, poneva la questione del nanismo di questo settore in Sardegna. Con l'ingresso nel capitale regionale di FMS

e di FdS, c'è la grande opportunità di creare un'unica azienda su gomma di livello extraurbano. Quando parliamo di azienda unica, facciamo riferimento al governo, in maniera unitaria, di queste tre realtà e, attraverso questo governo, la possibilità di cogliere tutte quelle sinergie legate alle economie di scala sui servizi, gli acquisti eccetera.

C'è il tema del ferroviario. Esso è qualcosa di chiaro e di molto fluido. Chiaro è che, ad esempio, il trenino verde non è un servizio ferroviario di trasporto pubblico locale, è un'altra cosa e va inserito in qualche altro contesto perché venga capitalizzato. Potrebbe essere una realtà in cui entrano a far parte operatori imprenditoriali del settore turistico.

C'è un ragionamento che riguarda la riqualificazione delle tratte ferroviarie metropolitane.

L'altro tema fluido, secondo me molto interessante e, al momento, neanche molto sviscerato, riguarda le aree metropolitane di Cagliari e di Sassari. La domanda è: dentro a queste aree chi pianificherà e che cosa, continueremo a tenerci quattro vettori che si mettono le dita negli occhi e che litigano se al semaforo passa prima il tram o l'autobus, o ci sarà un pianificatore che dirà: "Allora, i servizi in quest'area si fanno così: parte in treno e parte in autobus". Da questo punto di vista credo che il piano regionale dei trasporti contenga già delle risposte a queste prime riflessioni, altre credo siano nelle mani delle Province e dei Comuni interessati.

Il tema infrastrutturale. Qualche intervenuto argomentava: "Sì, bello, si fa la legge, si orienta, si

lavora, però poi bisogna che gli investimenti siano coerenti". Ho qui un elenco che però non vorrei scorrere, tanto poi vi verrà consegnato. Voglio, però, evidenziare che tra materiale rotabile ferroviario, materiale rotabile gomma, velocizzazione della rete ferroviaria, centri intermodali e metropolitane, tra breve e medio periodo stiamo parlando di circa 400 milioni di euro. Qualcuno diceva: "Bella parola l'intermodalità. Essa si realizza se c'è un posto comodo per la gente che deve cambiare il mezzo". Abbiamo finanziato tutti i centri intermodali di livello regionale. Quindi, c'è grande coerenza tra il "dire" ed il "fare".

La Regione, dunque, finanzia l'acquisto di materiale rotabile, ed uno dei temi preponderanti nella gestione della ferrovia o dell'azienda ferroviaria, è quello che riguarda la separazione fra infrastrutture e servizio. Infatti, in proposito non c'è ancora un'idea di fondo, ossia dove metteremo questo capitale regionale costituito da treni, da autobus e rete ferroviaria sul quale da un certopunto in avanti, la Regione comincerà ad investire soldi per mantenerlo, per renderlo efficiente etc...

Poi c'è ancora un altro aspetto: RFI ha presentato alla Regione, in maniera ufficiosa, il progetto preliminare delle sette varianti. Ebbene, quello che scaturisce non è un investimento di 550 milioni, ma di quasi un miliardo di euro. Quindi, oggi c'è uno sforzo, da parte della Regione con RFI, per individuare tra le sette varianti, quali strategie adottare che possano consentire di rientrare nei 550 milioni.

L'obiettivo delle due ore e un quarto, due ore e mezza sulla direttrice regionale Sassari - Olbia - Cagliari è, però, concretamente conseguibile con il treno Talgo XXI, un pendolino a penzolamento naturale. Abbiamo già realizzato una simulazione teorica, eseguita sul tracciato della rete sarda, che conferma la possibilità di un abbattimento, con l'utilizzo di questo treno, di più del 20% dei tempi di percorrenza, il che porterebbe a quel risultato.

Ritengo che l'aspetto critico, relativamente a questo duro lavoro, sia che l'utente finale, il passeggero, non ravvisi che pochi risultati dell'attività realizzata.

Grazie.







**SEMINARIO TRASPORTO  
MARITTIMO E SISTEMA  
REGIONALE PORTUALITÀ**

5 MARZO 2007



## PROGRAMMA

*Seminario Trasporto marittimo e sistema regionale di portualità  
Cagliari, 5 marzo 2007*

*Di seguito, vengono sintetizzati i temi affrontati nel corso del Seminario*

Presentazione

*Gino Mereu, Presidente CREL Sardegna*

Introduzione

*Fabrizio Carta, Consigliere Crel Sardegna*

**1. Dati sull'attività del trasporto marittimo e sulle infrastrutture portuali**

*Sull'argomento, la relazione del dr. Franco Manca, Direttore dell'Osservatorio Economico.*

**2. Continuità territoriale e concorrenza nel trasporto navale di persone e merci da e per la Sardegna**

*Sull'argomento, la relazione del dr. Massimo Mura, Direttore commerciale merci Moby SpA.*

**3. Continuità territoriale e concorrenza nel trasporto navale di persone e merci da e per la Sardegna**

*Sull'argomento, la relazione del dr. Ugo Masciocchi, Direttore Commerciale Operativo Gruppo Tirrenia Spa.*

**4. Transhipment e prospettive di internazionalizzazione delle produzioni della Sardegna**

*Sull'argomento, la relazione del dr. Raffaele Cioni, Direttore Generale C.I.C.T.*

**5. Problematiche delle piccole imprese di trasporto merci.**

*Sull'argomento, la relazione del dr. Beppe Gamboni, Rappresentante autotrasportatori FIT CNA.*

**6. Governo e gestione del sistema portuale: utilità per lo sviluppo.**

*Sull'argomento, la relazione del dr. Gerolamo Garofalo, Segretario Generale Autorità portuale.*

**7. Iniziative della Regione Sardegna per la continuità territoriale marittima di persone e merci e per il potenziamento infrastrutturale della rete portuale.**

*Sull'argomento, la relazione del dr. Sandro Broccia, Assessore Regionale dei Trasporti.*

**8. Intervento del prof. Massimo Deiana, Preside della Facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Cagliari.**



## PRESENTAZIONE

Gino Mereu - Presidente CREL Sardegna

Ringrazio tutti i partecipanti, a partire dai relatori, che si sono resi disponibili per contribuire a una discussione e un approfondimento sul tema del trasporto marittimo e delle infrastrutture portuali.

Due rapide informazioni. Il CREL ha iniziato l'analisi e l'approfondimento sul tema dei trasporti perché lo considera uno dei nodi centrali, uno dei punti fondamentali per qualunque ipotesi di sviluppo che si voglia realizzare nella nostra Regione. Quindi, un tema assolutamente decisivo.

Abbiamo affrontato anche altri temi, che consideriamo ugualmente fondamentali, come quello della scuola, istruzione e formazione, nonché quello della ricerca, innovazione tecnologica e competitività.

Questo dei trasporti è un argomento particolarmente complesso. Abbiamo deciso di affrontarlo in tre Seminari differenti: il primo, sul trasporto aereo, concorrenza e continuità territoriale; il secondo, sul trasporto pubblico locale, per ultimo, il trasporto marittimo e la portualità.

A conclusione di questi tre momenti di approfondimento, il CREL elaborerà un proprio "Documento" nel quale cercherà di raccogliere e sintetizzare le indicazioni, le valutazioni ed i suggerimenti che sono pervenuti da ciascuno di voi.

Il Consiglio fornirà le proprie conclusioni direttamente alla Presidenza della Regione, con la quale si opera in stretta collaborazione, e poi al Consiglio Regionale.

L'Organismo opera da poco più di anno. Cerca di individuare i temi e le materie di grande attualità e di interesse generale per i sardi e per la Sardegna, guardando anche a quelli che sono i programmi di lavoro del Governo della Regione, prestando anche attenzione a emergenti fatti importanti, che non sono programmati né dal Governo Regionale né dalle forze politiche.

In particolare, nei prossimi mesi, si lavorerà alla questione della legalità. Un tema molto delicato, scottante per certi versi. Lo consideriamo fra i temi fondamentali per la convivenza civile, ma anche per le questioni legate al processo di sviluppo economico.

La giornata di oggi avrebbe dovuto concludere il ciclo dei tre Seminari sul tema dei trasporti, non lo concluderà definitivamente perché ci sono da recuperare un paio di interventi, che pensiamo siano particolarmente importanti e significativi. Mi riferisco a quello di Italo Meloni, sul tema del trasporto pubblico locale; di Ignazio Congiu, Vice Presidente dell'Unione delle Province, il cui intervento era programmato per oggi, e del Direttore Generale di Trenitalia che, per ragioni di salute, non era potuto intervenire nel precedente Seminario. Infine, pensiamo ad un appuntamento specifico, un'Audizione, da concordare con le organizzazioni sindacali capaci di studiare e approfondire i problemi, ed elaborare a loro volta delle indicazioni e delle proposte.

Tutto il materiale prodotto, compresi i nostri Documenti, verrà pubblicato nei Quaderni del CREL. Questo dei trasporti sarà monotematico e lo inseriremo in un unico volume, in modo che il nostro lavoro possa essere utilizzato al meglio non solo da chi ha partecipato, ma anche dai soggetti sociali, dalle forze economiche e dalle forze politiche.

L'introduzione ai lavori di oggi è svolta da uno dei componenti della I Commissione del CREL, che si è preso la responsabilità e l'impegno di proporre in apertura una breve relazione con l'obiettivo di indicare alcuni percorsi. Non è neutrale, ma è una relazione che inizia a fornire suggerimenti utili anche per voi, in modo che abbiate già materiale su cui poter lavorare, nonché raccogliere qualche indicazione. Seguirà l'intervento di Franco Manca, Direttore dell'Osservatorio Economico, resosi disponibile per presentare una relazione che faccia il punto sullo stato dell'arte delle attività portuali.

Grazie.

Cedo la parola a Fabrizio Carta.

## INTRODUZIONE

Fabrizio Carta - Consigliere CREL Sardegna

Buongiorno a tutti. Questo breve documento vi è già stato distribuito, per cui ometterò di leggerlo integralmente. Citerò soltanto alcuni passi, tenendo conto che si tratta di un lavoro che, almeno in parte, è frutto di un paio di riunioni della Commissione, anche se poi, per motivi di tempo, la stesura definitiva non è stata rivista da tutti i componenti.

Questo Seminario s'innesta sul discorso dei trasporti, che per una Regione come la nostra, che è un'isola, (anzi, diciamo che è l'unica, vera grande isola italiana), ovviamente è fondamentale.

Per tanto tempo abbiamo considerato la posizione geografica della Sardegna come un handicap, un qualcosa che ci danneggia. Molto probabilmente, però, ci vuole un cambio di cultura. Noi pensiamo, come CREL, che possano essere tratti dei vantaggi dalla posizione insulare della Sardegna, indubbiamente una posizione strategica in mezzo al Mediterraneo. Quindi, se si fa un discorso culturale, se si fanno gli investimenti giusti sia per quanto riguarda il trasporto marittimo, sia per quanto riguarda la portualità, ci possono essere dei ritorni in termini economici e di sviluppo, quindi anche di occupazione, senza ovviamente negare le difficoltà che abbiamo.

I sardi hanno sempre rivendicato allo Stato il superamento delle difficoltà che derivano dall'insularità, non per sterile rivendicazionismo, ma perché queste difficoltà oggettive dovrebbero essere rimosse da interventi ad hoc dello Stato e del Governo. Quindi, il primo interrogativo che ci siamo posti è se il problema della continuità territoriale debba essere affrontato solo dai sardi oppure debba essere, appunto, una rivendicazione nei confronti dello Stato Italiano.

Una prima risposta a quest'interrogativo è stata sicuramente data dalla Finanziaria Nazionale, la quale prevede che il problema della continuità territoriale sia di esclusiva competenza, anche finanziaria, della Regione Sarda. In una prima stesura si parlava di contiguità, poi mi pare che sia stato corretto.

Questo, sicuramente, è uno dei frutti della battaglia sulla compartecipazione alle entrate erariali, che tutti abbiamo portato avanti nei confronti del Governo. Vorrei ricordare una grande manifestazione di popolo dove erano presenti tutte le associazioni, non solo i sindacati, ma anche le associazioni imprenditoriali, le forze istituzionali dei sardi, i sindaci, eccetera, per rivendicare proprio nei confronti del Governo una maggiore compartecipazione alle entrate erariali.

La questione mi pare sia stata chiusa dalla Finanziaria. In effetti, fermo restando che ci sono stati dei risultati molto importanti per quanto riguarda questa vertenza, il problema della continuità territoriale viene messo a totale carico della comunità sarda.



Dobbiamo osservare che in questa intesa sono state aumentate fortemente le risorse a favore della Sardegna, specialmente negli anni prossimi. Quindi, noi pensiamo che se dovessero essere necessarie delle risorse economiche e finanziarie per quanto riguarda la continuità territoriale, non potendo più andare a richiedere qualcosa ad hoc al Governo, bisognerà sicuramente attingere da questi maggiori trasferimenti.

Pensiamo che una parte di queste risorse debba essere proprio rivolta verso il rafforzamento della continuità territoriale, senza aspettarsene delle altre. Questo significa che dobbiamo anche orientare le scelte strategiche della Sardegna verso il settore marittimo e portuale.

Naturalmente, si tratta di un argomento che potrebbe essere "approfondito", ma non pensiamo sia questa la sede per farlo, era soltanto un'annotazione generale.

Tutto questo, ovviamente, prescinde dalla formula tecnica da adottare per la continuità territoriale. S'è parlato molto sui giornali e nell'opinione pubblica di trasporto aereo, probabilmente un po' di meno per quanto riguarda quello marittimo. Indubbiamente, nel primo caso, ci sono stati dei buoni effetti, basta pensare al calo sostanzioso ed evidente delle tariffe, in specie per i residenti, e sicuramente anche l'aumento di numerose rotte dirette dalla Sardegna verso il continente. C'è stato anche qualche risvolto negativo: il monopolio e a volte la mancanza di posti liberi.

Nel caso del trasporto marittimo l'argomento è parso sia rimasto un po' in sordina. Esiste qualche sconto per i passeggeri residenti, (a fronte probabilmente di contributi che lo Stato riserva in particolare alla Tirrenia), ma non c'è una proposta convincente, o comunque definitiva, sul trasporto delle merci. Questa di oggi potrebbe essere l'occasione, per gli esperti, di sottoporci riflessioni importanti.

Indubbiamente le due cose sono un po' diverse, perché mentre il trasporto aereo è destinato quasi esclusivamente al trasporto di passeggeri, e solo in misura molto limitata a quello delle merci, il suo sviluppo, sicuramente, afferisce essenzialmente allo sviluppo turistico, alla mobilità delle persone; quello marittimo attiene sì al trasporto passeggeri, ma ancora di più a quello delle merci e al suo andamento.

Quindi, sono ugualmente interessati al problema sia il comparto turistico, sia, e forse anche di più, quello produttivo.

Il trasporto di passeggeri sappiamo che è affidato, in larga misura almeno, alla compagnia di navigazione Tirrenia, in certi porti a livello di monopolio, in altri insieme ad armatori privati.

Che il sistema sia arretrato, penso sia abbastanza evidente, basta pensare alla cronica insufficienza, alla scarsa efficienza e alla vetustà di alcune navi, specie su alcune rotte; gli stessi tempi di percorrenza, salvo alcune navi veloci, sono inalterati da cinquant'anni.

La qualità dei trasporti marittimi: velocità, convenienza commerciale e diversificazione degli orari, sono sicuramente obiettivi da raggiungere per incidere in maniera significativa sul turismo.

Il trasporto marittimo, senza voler trascurare il discorso sui passeggeri, si appunta maggiormente sul segmento delle merci. Quindi, essendo più collegato con il mondo della produzione e del sistema delle imprese sarde, è legato alla loro capacità di esportazione.

L'efficienza del trasporto marittimo può dare maggiore competitività alle merci, sempre che il sistema produttivo sardo orienti le sue produzioni verso le esportazioni.

Il miglior sistema di trasporto marittimo che si dovesse riuscire ad organizzare, poco varrebbe a fronte di un sistema industriale e produttivo involuto su se stesso.

Ovviamente, è come il cane che si mangia la coda: da un lato va rilevata l'inadeguatezza del sistema produttivo isolano, tuttavia, stante la forte dipendenza dell'isola dall'esterno, per quanto riguarda i consumi, tutte le inefficienze legate alla mancata continuità territoriale (carenza di concorrenza nel trasporto, strutture inadeguate, alti costi dei servizi portuali), si scaricano sui prezzi dei beni di consumo offerti sul mercato locale, con un'evidente penalizzazione dei cittadini sardi.

Ora, il dato del trasporto via nave, poi magari Franco Manca ci fornirà maggiori delucidazioni, credo che il 98% delle merci in uscita dalla Sardegna siano movimentate via mare, e c'è una sicura possibilità di incremento.

Quindi, mentre penso che il discorso sia paritario per quanto riguarda i passeggeri trasportati in uscita, tanti ne escono, tanti ne entrano; nel settore delle merci vi è un divario di oltre il 30% a favore delle merci in entrata, e questo la dice lunga sulla situazione dell'economia sarda, che importa più di quanto esporta e che, il più delle volte, capita che i rimorchi arrivino pieni e ripartano vuoti, così almeno ci dicono alcuni nostri rappresentanti.

Il flusso delle merci è indirizzato quasi esclusivamente sul sistema portuale del nord Sardegna, in particolare su Olbia. L'assetto dei traffici ed il saldo commerciale sono quindi storicamente, in maniera evidente, sbilanciati verso il nord Italia, mentre risultano pressoché nulli gli scambi con gli altri porti del Mediterraneo. Estremamente deboli anche le relazioni con le altre regioni del sud: per Napoli e Palermo sussistono collegamenti marittimi con cadenza mono-bisettimanali.

Quindi, il traffico di merci proveniente per la massima parte dalle regioni del centro - nord, si concentra sugli scali di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, dando luogo ad un vero e proprio cordone ombelicale tra gli scali del Tirreno centro settentrionale (Livorno, Piombino, Genova, Civitavecchia) e i porti del nord Sardegna.

I flussi in transito sugli scali di Olbia e Golfo Aranci attraversano l'intera isola, per poi ripartirsi nelle province sarde, rivolgendosi, peraltro, ad una rete stradale per gran parte inadeguata. Incide negativamente, inoltre, l'effettiva insufficienza dell'offerta di trasporto su rotaie.

Sulla linea ferroviaria Golfo Aranci - Cagliari, chiusa in orario notturno, si registra di conseguenza un progressivo calo dei traffici, con la progressiva dismissione dei servizi di traghettamento ferroviario.

Le merci prendono la via della distribuzione attraverso l'uso del gommato, stante l'assoluta carenza del sistema ferroviario sardo che registra un ritardo - sono dichiarazioni lette sulla stampa di qualche settimana fa - di oltre cinquant'anni.

D'altronde, abbiamo un sistema stradale obsoleto ed inadeguato per rispondere alle esigenze del trasporto veloce, né si può pensare, visti i costi enormi da affrontare per costruire le strade, di poter avere una rete interna efficiente in pochi anni.

In un recente convegno a cui ho personalmente assistito, alcuni esponenti dell'Assessorato dei Lavori Pubblici, non so se poi questo dato sia esatto, hanno dichiarato che per costruire un chilometro di strada occorrono 6 milioni di euro, se non ci sono grandi difficoltà; è chiaro quindi che i costi enormi, nonché la lentezza degli interventi da parte dello Stato e dell'ANAS dimostrano come, intraprendere la via dell'ammodernamento della rete stradale sarda, può richiedere anni ed anni di tempo.

La scelta di privilegiare l'uso del gommato non appare, del resto, compatibile con il problema del rispetto dell'ambiente.

Si ritiene preferibile, invece, che le merci all'interno del territorio nazionale e regionale viaggino su rotaia, o via mare, creando un sistema portuale isolano integrato e collegato dalle autostrade del mare, che consenta di raggiungere quasi tutte le province; l'intermodalità si farà poi carico di distribuirle nel territorio, con costi contenuti sia dal punto di vista economico che ambientale.

Oggi la Sardegna è tagliata fuori dal sistema delle autostrade del mare, purtroppo ciò è ribadito anche dall'ultimo decreto, approvato pochi giorni fa. Le rotte passano davanti alla Sardegna ma non si fermano, collegando Spagna, Francia e nord Africa con tutti i porti italiani. Questo è grave perché va ricordato che i trasportatori, fruitori delle autostrade del mare, ricevono un notevole contributo economico che consente di risparmiare fino al 33% del costo globale. Il costo finale delle nostre merci, quindi, è penalizzato da questo fatto.

Naturalmente, su quest'aspetto sarà determinante l'intervento della Regione Sardegna. Avendo già sentito gli interventi dell'Assessore Broccia su questo argomento, comunque, ritengo ci sia la volontà di far correggere il decreto al fine di inserire la Sardegna nelle rotte delle autostrade del mare.

Altro argomento all'ordine del giorno è quello della cosiddetta flotta sarda.

Oggi ci poniamo una domanda: il sistema marittimo sardo, basato in larga parte sul monopolio della Tirrenia, è in grado di rispondere alle esigenze dei sardi? Qualcuno parla di flotta sarda. Ci pare che questo sia affermato in un disegno di legge finanziaria regionale, nella quale sono stanziati anche delle risorse. L'esigenza, probabilmente, nasce dai ritardi che ci sono, e bisogna vedere se questa flotta sarda è una cosa concreta, oppure un sogno. Occorre riflettere con molta attenzione e, in ogni caso, quando si parla di flotta sarda, non crediamo si possa pensare ad una flotta di proprietà

della Regione Sarda, o allestita solo con i soldi della Regione. In tempi di libera concorrenza ci sembra una proposta irrealizzabile, anche perché non pare ci siano tanti imprenditori sardi che fanno la fila per partecipare.

Ci sono delle oggettive difficoltà che potrebbero, quindi, rendere irrealizzabile la sua costruzione. In ogni caso, bisognerà tenere conto che nonostante le sue inefficienze evidenti, la Tirrenia garantisce le tratte anche nei periodi di scarsa frequenza. Occorrerà stare bene attenti a costruire in modo concreto l'alternativa, tenendo anche conto della normativa europea sulla concorrenza.

L'idea di costruire una flotta sarda che, per quanto detto, dovrebbe essere pubblico - privata, va analizzata comunque con molta attenzione, perché ha un gran valore per la costruzione di un sistema basato su una reale concorrenza.

Oggi opera un concessionario pubblico che pratica certi prezzi, e i concorrenti privati, praticamente uno solo, si limitano a far pagare una modesta quota in meno rispetto al pubblico. L'ingresso di un nuovo soggetto pubblico - privato, motivato ad un reale contenimento dei prezzi nell'interesse dell'economia sarda, potrebbe ottenere il risultato di costringere tutti a fare i conti anche con i suoi costi e favorire una reale concorrenza.

Altra cosa certa è che le navi viaggiano perché esiste la Sardegna, e si ha il diritto di rivendicare che una parte della ricchezza prodotta rimanga qui, anche in termini di occupazione.

Sulle navi della Tirrenia il personale raramente è sardo. In Corsica c'è stata una lunga vertenza, e il sindacato e tutto il sistema regionale corso ha manifestato e ha scioperato per mesi perché sulle navi di collegamento con la Francia, i dipendenti non erano corsi. In Sardegna non so quanti ce ne siano, ma credo ben pochi, forse sarà colpa anche di noi sardi, però è un'osservazione da fare, anche perché le navi, come dicevo prima, viaggiano perché esiste l'isola sarda.

Inoltre, le navi hanno bisogno di manutenzione e di bacini di carenaggio: cosa rimane in Sardegna di tutto questo? Poco o niente. Vi sono proposte interessanti di qualche imprenditore, per ingrandire quelli che ci sono, ma tutto rimane senza risposta. Vuoi perché si ritiene si tratti di attività con poco valore aggiunto e che soffrono la concorrenza di altre nazioni, magari extra europee, specie africane, competitive sui costi, vuoi per scelte politiche che privilegiano, magari, altri tipi di ormeggio.

Un bacino di carenaggio di un certo livello sarebbe un buon sostegno all'occupazione, e darebbe impulso anche a progetti formativi per creare nuovi mestieri e professionalità.

Sulle infrastrutture portuali. I flussi che si attendono sui container, secondo alcune ricerche, avrebbero un aumento, da qui ai prossimi dieci anni, del 75 % per mezzo di navi sempre più capienti, che avranno bisogno di concentrare i loro approdi su pochi scali, dotati di fondali di almeno 15 metri, di spazi adeguati, di retroporti, di fluidificazione. Il rischio reale è che il nostro Paese non riesca ad intercettare questi traffici perché i nostri porti sono quasi tutti chiusi dalle città, sono asfittici, mancano di assistenza ester-

na ancillare, in molti non si scavano i fondali adeguati, pochi hanno o possono avere relazioni internazionali, quasi nessuno è in grado di ospitare nuove grandi navi.

Sono occasioni che possono essere colte anche dalla nostra Regione. In particolare, (dopo interverrà il rappresentante del porto container di Cagliari), noi abbiamo questa grossa infrastruttura a Cagliari, che pensiamo sia importantissima non solo per la città e per la Provincia, ma per tutta la Regione. Al di là dei ritardi che sono stati accumulati, noi pensiamo che si possa puntare molto sullo sviluppo di questa attività, soprattutto valorizzando anche quello che si fa una volta scaricati i container. A questo proposito, valutiamo positivamente il fatto che l'ultimo decreto ha portato una consistente cifra a favore di questa infrastruttura, che, secondo noi, va appunto interpretata nel senso di favorire lo sviluppo, ripeto, non solo di Cagliari, non solo della provincia cagliaritano, ma dell'intera regione. Molte volte, per scherzo, dico che forse il porto canale l'avrebbero voluto fare a Nuoro, poi si sono accorti che il mare non c'era e quindi l'hanno dovuto fare per forza a Cagliari. Comunque, credo che la logica debba essere sicuramente questa.

L'ultimo argomento riguarda la sicurezza. La sicurezza nei porti sicuramente appare in ritardo rispetto, per esempio, a quella negli aeroporti. Nei porti della Sardegna esistono concessioni che permettono di gestire i servizi di rimorchio, e ci sono dei rimorchiatori pronti ad intervenire nelle manovre di ormeggio e di disormeggio delle navi. Tuttavia, le navi non sono obbligate ad utilizzare questo servizio, ma vi è una discrezione da parte dei comandanti, anche perché in questo modo non se ne sostengono i costi. Tutto ciò crea situazioni di pericolo reale.

Sulla sicurezza, anche in mare e nei porti, non si deve però risparmiare, ma occorre spalmarne i maggiori costi sugli utilizzatori.

Le politiche di sviluppo devono portare nuova occupazione, aggiuntiva, e non occupazione di scarsa qualità. Oggi nei porti sardi - scusate, io sono un sindacalista, quindi quest'argomento lo voglio trattare, seppure molto brevemente - operano centinaia, se non migliaia di lavoratori. Noi pensiamo che i casi di morti sul lavoro portuale o in incidenti sulle navi, com'è avvenuto di recente a Cagliari, siano una cosa che, come società dobbiamo cercare di evitare. Su questo credo si debba insistere molto, ed investire molto, per la sicurezza, sia sulle navi che nei porti.

Per finire. Per sostenere lo sviluppo nei porti ci vogliono sicuramente posizioni coerenti, cioè non basta la posizione geografica, ci vogliono dei grossi investimenti sul personale, ci vuole l'appoggio logistico, ci vogliono forti investimenti europei, nazionali e regionali. Per fare questo pensiamo sia necessaria una grande sinergia e coesione tra tutti gli attori istituzionali. In questo senso la Regione deve svolgere sicuramente un ruolo di indirizzo, anche se probabilmente, mancando un coacervo di forze a fianco di quest'iniziativa, difficilmente gli obiettivi, che brevemente abbiamo delineato, possono essere raggiunti.

Vi ringrazio.

## DATI SULL'ATTIVITÀ DEL TRASPORTO MARITTIMO E SULLE INFRASTRUTTURE PORTUALI

Franco Manca - Direttore Osservatorio Economico

Buongiorno a tutti. Ringrazio il CREL per avermi invitato a questo incontro. Mi limiterò, nei trenta minuti che mi sono stati assegnati, al compito richiesto, cioè quello di fornire una serie di informazioni sul trasporto marittimo e sulle infrastrutture portuali. Magari su quest'ultimo aspetto vi esporrò in modo articolato come poter leggere le statistiche, nel senso che queste qualche volta possono dire tutto, e qualche volta il contrario di tutto. È importante avere cognizione di quello che si valuta quando vengono fatte, appunto, delle statistiche.

Iniziamo con alcuni dati che riassumono il corso degli ultimi quattro anni disponibili. Anche qui il problema delle statistiche è importante, perché nonostante l'ISTAT pubblichi i dati relativi ai movimenti dei porti con una certa celerità, questi si fermano al 2004. Noi non ci troviamo nella condizione, non facendo più la bilancia commerciale, di offrire un panorama più aggiornato.

In questa prima slide abbiamo il numero delle navi che attraccano nei diversi porti e le tonnellate di stazza netta. Non vi sembri strano il fatto che il primo porto, per numero di navi attraccate, è quello di La Maddalena. Infatti, c'è un numero consistente di traghetti che va avanti e indietro, questo determina la priorità di questo porto relativamente a quest'aspetto.

Il secondo porto è quello di Portovesme, e la ragione è la mede-

sima, anche lì il collegamento fra Portovesme e l'isola di Carloforte determina un numero consistente di attracchi.

I porti principali, quelli che movimentano sia un maggior numero di merci che un maggior numero di passeggeri sono, relativamente agli attracchi: Olbia, Cagliari, Porto Torres, Golfo Aranci ed Oristano. Questa è la graduatoria del numero di navi. Per quanto riguarda, invece, le tonnellate di stazza netta, Olbia è al primo posto, seguita da Porto Torres, da Cagliari, da Porto Foxi e Portovesme; (siete tutti operatori del settore, quindi quando parlo di Porto Foxi sapete a cosa mi riferisco, perché c'è un numero consistente di persone che non sa che il porto di Sarroch, dove attraccano le navi che trasportano i derivati del petrolio e il petrolio in arrivo, si chiama, appunto, Porto Foxi).

Per quanto riguarda, invece, le quantità di merci Porto Foxi è quello con la maggiore quantità trasportata, e si distacca in maniera significativa da tutti gli altri porti. Diciamo che arriva a 26 milioni di tonnellate all'anno, anche se nel corso del 2004 c'è stata una leggera flessione, dopo tre anni di crescita costante.

Al secondo posto, relativamente al 2004, si colloca il porto di Cagliari. Questa crescita così impetuosa deriva dall'attività svolta dal porto canale: è questo che ha determinato quasi il raddoppio delle quantità di merci lavorate dal porto di Cagliari.

Seguono Portovesme, Porto Torres e Olbia; questo per quanto attiene alle merci trasportate e ai principali porti. Vedete che tutta l'altra rete di porti: Golfo Aranci, La Maddalena, Palau, Santa Teresa, Calasetta e Carloforte, in termini di quantità, hanno risultati davvero molto marginali.

Se invece consideriamo il numero di passeggeri trasportati, è prevalente Olbia. Questo perché, nonostante la presenza di porti minuscoli come Palau e La Maddalena, come vedete dal grafico e dagli istogrammi, piuttosto significativi, quotidianamente si muovono un numero consistente di navi per il trasporto interno, di collegamento tra le diverse isole.

Lo stesso Portovesme ha una consistenza che supera addirittura il porto di Cagliari, ma, ripeto, derivante dal rapporto con l'isola di Carloforte.

Questo è l'elenco dei porti principali, di quelli che noi chiamiamo porti industriali.

Come vedete, a Golfo Aranci c'è un asterisco che indica che non è più attivo, in relazione al fatto che ormai i trasporti ferroviari tra Golfo Aranci e Civitavecchia, dove esistevano i denti di attracco, sono praticamente inesistenti. Quindi, abbiamo perso un mezzo che dal punto di vista del trasporto certamente era fra i più economici, e questo, relativamente al sistema produttivo regionale, non è un grande vantaggio.

Questa è una carta nella quale sono individuati i principali porti, si vede forse male, ma le ancore sono gli oggetti che li individuano.

Adesso passiamo, invece, all'analisi dei singoli porti. Lo sforzo che abbiamo cercato di fare in quest'intervento è quello di cercare di ragionare non considerando il porto singolo, ma vedendolo in rapporto all'area di gravitazione dal punto di vista economico produttivo, perché esso ha un significato nella misura in cui serve un territorio, un'area, sia dal punto di vista delle merci che arrivano, che di quelle in partenza. Quindi, li abbiamo sostanzialmente legati alle aree industriali, che sono retrostanti il sistema dei singoli porti.

Nello specifico, il porto industriale di Cagliari ha dietro di sé l'area di sviluppo industriale di Cagliari che, come sapete, è composta da due agglomerati, quello di Macchiareddu e quello di Elmas, ma come area gravitazionale ricade, a nostro giudizio, anche la ZIR di Villacidro; ed è importante connotare queste aree rispetto al porto. Qui abbiamo una specifica che riguarda, appunto, le movimentazioni del porto di Cagliari in termini di passeggeri ed in termini di merci, suddivise per navi provenienti dall'estero e navi nazionali.

Ritornando all'agglomerato di Macchiareddu, è importante sapere cosa c'è dietro perché, ripeto, è utile in relazione all'attività che il porto deve svolgere. L'agglomerato di Macchiareddu, da questo punto di vista, presenta come settori prevalenti quello della costruzione, della fabbricazione e lavorazione dei prodotti in metallo, delle produzioni di metalli e loro leghe, fabbricazione articoli di gomma e materie plastiche, altre industrie estrattive, industrie alimentari e delle bevande. Ha

un grado di specializzazione che noi abbiamo individuato come medio, e l'export è connotato soprattutto per la fabbricazione dei prodotti chimici di base e l'estrazione di altri minerali e prodotti di cava, fabbricazione di altre macchine per impieghi speciali. L'import riguarda sempre la chimica di base, i minerali per le industrie chimiche, la produzione di ferro acciaio e ferro leghe, la fabbricazione di macchine di impiego generale.

Io penso sia importante che la Regione si ridotti di uno strumento di verifica delle attività che vengono svolte dai singoli porti, in particolare della raccolta delle informazioni statistiche, mi riferisco in particolare all'import export. È fondamentale che la Regione faccia in modo - adesso non lo fa, nel senso che noi come Osservatorio quest'attività non la facciamo più - di disporre della nomenclatura combinata costituita da diecimila voci, organizzata secondo la nomenclatura di ambito comunitario, quindi perfettamente paragonabile. È uno strumento utile non soltanto per la programmazione, ma anche per gli operatori. Sia per coloro che si occupano di trasporto, sia per coloro che si occupano di attività produttive in senso stretto.

Qui abbiamo alcuni dati di sintesi, sempre relativamente all'area, dove vengono individuate le imprese prevalenti, appunto, la lavorazione dei prodotti in metallo, le costruzioni e gli articoli in gomma.

Invece, in questo grafico abbiamo i dati di sintesi che riguardano gli addetti, prevalenti per quanto attiene alle costruzioni. Sembra stra-

no ma, in realtà come la Sardegna si importano anche le pietre, nonostante il basso valore aggiunto. Si importano ancora i blocchetti per alimentare il sistema delle costruzioni, s'importano prodotti ad alto ed anche basso valore aggiunto.

Il porto industriale di Foxi, invece, ha dietro di sé l'agglomerato di Sarroch, ed è il porto principale relativamente alle merci: movimentata 25 milioni di tonnellate. I settori prevalenti sono: le raffinerie di petrolio, specializzazione produttiva molto alta; l'export: fabbricazione prodotti chimici di base; l'import: fabbricazione di prodotti chimici di base. Cioè si tratta di importazioni, come si dice tecnicamente, orizzontali.

Il porto industriale di Portovesme, invece, ha dietro di sé due nuclei, quello del Sulcis Iglesiente e la ZIR di Iglesias. Relativamente al numero dei passeggeri, come vedete, si tratta esclusivamente di cittadini italiani. Per quanto riguarda le merci, l'ultimo anno si attesta su 5 milioni di tonnellate e direi che in linea generale sono abbastanza stabili, nel senso che si differenziano di qualche migliaio di tonnellate, ma niente di particolarmente trascendentale da questo punto di vista.

Il settore prevalente è la produzione di metalli e loro leghe, la produzione di energia elettrica, gas, vapore, acqua calda; tutte produzioni che, come ben sapete, richiedono quantità di importazioni considerevoli non soltanto per la bauxite, ma anche il carbone, uno dei prodotti che vengono maggiormente movimentati.

Anche queste aree industriali, queste ZIR, hanno un livello di spe-



cializzazione molto elevato. L'export si basa soprattutto su produzione di metalli di base non ferrosi, fabbricazione di prodotti chimici di base. Mentre l'import riguarda l'estrazione di minerali metallici non ferrosi. Abbiamo il dato che riassume le informazioni, con riferimento sia agli addetti che alle unità locali.

Questo, invece, è il porto di Arbatax che dietro di sé ha il nucleo industriale di Tortoli, la ZIR di Siniscola e la ZIR di Nuoro. I settori prevalenti sono la fabbricazione di macchine ed apparecchi meccanici, installazione e montaggio, fabbricazione di prodotti minerali non metalliferi e commercio. La specializzazione produttiva è alta perché diciamo che lì c'è un'impresa che si occupa in modo particolare di prodotti meccanici, apparecchi meccanici, piattaforme sostanzialmente petrolifere, e questa è la ragione per la quale il livello di specializzazione è particolarmente alto. L'export è basato prevalentemente su costruzioni in metallo, appunto, le piattaforme, e fabbricazione di macchine a impieghi speciali; mentre l'import riguarda la fabbricazione di elementi di costruzioni di metallo, cioè arriva il ferro non lavorato che poi viene utilizzato, e la fabbricazione di tubi.

Questi sono i livelli di sintesi, che vi risparmio, riguardanti il numero degli addetti e delle imprese.

In questa slide abbiamo, invece, la carta del porto industriale di Oristano. Come vedete, ha un bacino di gravitazione abbastanza ampio, anche perché sono presenti un numero consistente di aree industriali: oltre quella del nucleo di industrializzazione dell'oristanese,

c'è la ZIR della Valle del Tirso, la ZIR di Macomer e l'area di sviluppo industriale della Sardegna centrale di Ottana.

La movimentazione non è particolarmente alta, siamo ad appena 167 milioni di tonnellate, ed i settori prevalenti sono le industrie alimentari di bevande. In qualche modo, si può affermare che Oristano è un porto specializzato nella movimentazione dei prodotti agricoli, commercio, fabbricazione e lavorazioni dei prodotti in metallo e costruzione. Il livello di specializzazione dell'area è medio. L'export riguarda la lavorazione delle granaglie e dei prodotti graminacei, l'industria lattiero casearia, la fabbricazione di altre macchine per impieghi speciali; mentre l'import si connota per la fabbricazione di prodotti chimici di base, coltivazione di cereali, fabbricazione di oli e grassi animali e produzione di ferro. Come vedete, anche la tipologia dell'import export in qualche modo determina il livello di specializzazione dei diversi porti.

Passiamo al porto industriale di Porto Torres, che ha dietro di sé l'area di sviluppo industriale e la ZIR di Sassari. La movimentazione è in crescita, nel senso che dal 2001 al 2004 il numero delle merci è cresciuto: nell'ultimo anno sono stati movimentati 5 milioni e 100 mila tonnellate. Si tratta di un'area con una specializzazione produttiva alta, e soprattutto riferita ai settori della chimica e fibre sintetiche, della fabbricazione dei prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi. L'export è rappresentato dall'industria lattiero casearia, anche

perché lì, come sapete, c'è un numero consistente di aziende che producono il pecorino romano. Non credo che mischiare la chimica con i prodotti lattiero caseari sia una buona soluzione, forse bisognerebbe specializzare maggiormente le portualità da questo punto di vista. Per quanto attiene all'import, sono sempre i prodotti chimici che la fanno da padrone.

Il porto di Olbia, invece, ha dietro di sé il nucleo industriale di Olbia, la ZIR di Tempio Pausania, e la ZIR di Chilivani Ozieri. Come detto in precedenza, una volta funzionava anche il nodo ferroviario di Golfo Aranci, adesso non più attivo. Si movimentano circa 5 milioni di tonnellate all'anno, crescita relativamente alta. I settori prevalenti sono le industrie alimentari e delle bevande, anche perché, come ricorderete, nell'area industriale c'è un'impresa piuttosto consistente che lavora i tonni, adesso con qualche situazione di crisi. Questo è il motivo per cui le industrie alimentari e delle bevande hanno un ruolo predominante. La produzione e lavorazione di minerali non metalliferi, in particolare si riferisce al granito, alla fabbricazione di altri mezzi di trasporto, e alla fabbricazione e lavorazione di prodotti in metallo.

La specializzazione produttiva è bassa, nel senso che troviamo un numero di aziende molto articolato dal punto di vista delle produzioni. L'export è rappresentato prevalentemente da costruzioni di aeromobili e veicoli spaziali, questa è la dizione ISTAT. In realtà non si realizzano veicoli spaziali, bensì soprattutto movimentazioni, per quanto attiene

i lavori che svolgono le società connesse a Meridiana per la revisione degli aeromobili. L'import: lavorazione e conservazione del pesce, costruzione di aeromobili. Come vedete, anche in questo porto c'è una forte connotazione di struttura orizzontale, cioè si importano e si esportano le medesime merci; e questi sono i dati di sintesi.

Poi ci sono i singoli porti, quelli più piccoli, che certamente hanno la loro importanza, ma io vi trasmetto le informazioni in termini di dati, poi chi è interessato magari può analizzarli in maniera più dettagliata, in quanto vorrei soffermarmi sull'ultima parte del mio ragionamento riguardante le dotazioni infrastrutturali dei porti.

Ho utilizzato, come riferimento, l'indice di dotazione delle infrastrutture dei trasporti marittimi per provincia. Lavoro eseguito dall'ISTAT e pubblicato nel dicembre del 2006. È recente anche se i dati purtroppo si riferiscono al 2003. Essi sono assolutamente nuovi rispetto a quelli che normalmente vengono utilizzati. L'ISTAT ha impiegato diversi anni a ragionare su questi indicatori, diciamo di due tipi: indicatori di dotazione e indicatori di funzionalità.

Gli indicatori di dotazione delle infrastrutture sono costruiti ponendo al denominatore la superficie della provincia, e al numeratore l'offerta di infrastrutture. L'ISTAT ha scelto di non applicare alcun coefficiente di attrattività, per quanto la dotazione delle infrastrutture viene riferita alla sola superficie della provincia in cui la stessa dotazione è localizzata.

Da questo primo parametro, metri di accosto dei porti per dieci chilometri quadrati di superficie territoriale, si osserva che la Sardegna è messa meglio rispetto al Mezzogiorno, ed anche rispetto all'Italia, nel senso che i metri di accosto dei porti sono più numerosi, con l'eccezione di Nuoro, che si colloca sotto la soglia della media sia del Mezzogiorno che nazionale, e con Sassari che ha decisamente una dotazione quasi doppia della media.

Il secondo rapporto analizza, invece, la superficie dei piazzali dei porti per chilometro quadrato di superficie territoriale, quindi al denominatore abbiamo sempre la superficie per chilometro quadrato e al numeratore, in questo caso, la superficie dei piazzali. La media sarda è 46,2, mentre la media nazionale è 63,4 e del Mezzogiorno 69,3. Solo Cagliari si colloca al di sopra, mentre tutte le altre province (Sassari, Nuoro e Oristano) si collocano decisamente al di sotto, su livelli molto più bassi di quanto non accada nel resto del Mezzogiorno e nel resto d'Italia.

La capacità dei magazzini e dei silos dei porti per chilometro quadrato di superficie territoriale: Sassari e Nuoro non hanno silos nei rispettivi porti; mentre Oristano, a dimostrazione, appunto, della specializzazione di cui si parlava poc'anzi, ha un livello di dotazione decisamente alto riferito alla Sardegna, ma, come vedete, basso se confrontato con l'Italia. La dotazione, comunque, è generalmente bassa in Sardegna se confrontata con il Mezzogiorno e con il resto d'Italia.

Questi indicatori invece riguar-

dano le unità locali di trasporti marittimi per 10.000 chilometri quadrati di superficie territoriale, cioè quante unità locali ci sono ogni 10.000 chilometri quadrati di superficie. La media italiana è del 43,8, e praticamente soltanto Sassari si colloca al di sopra. Tutte le altre province sono sotto la media nazionale, e in termini abbastanza consistenti.

Per quanto invece attiene agli addetti, alle unità locali, il dato è riferito al 2001, cioè all'ultimo censimento, ripeto, nonostante la pubblicazione sia uscita nel dicembre del 2006. L'Italia relativamente a quest'indice ha 35,8, e la Sardegna, a parte Nuoro e Oristano, sembra messa bene per quanto attiene Sassari e Cagliari.

Adesso osserviamo l'indice di funzionalità, che misura la disponibilità di risorse strumentali come, ad esempio, la superficie dei piazzali o altre variabili che adesso vediamo. Esse sono anche un indicatore di produttività in qualche misura. In questo primo grafico abbiamo le navi arrivate, per cento metri di lunghezza degli accosti, quindi ogni cento metri quante navi sono arrivate: la media italiana è 184,8, e la Sardegna è quasi al doppio 267,3, anche se questo indicatore è leggermente inferiore a quello della media del Mezzogiorno. Decisamente su livelli molto bassi si collocano le province di Nuoro e Oristano, mentre Sassari e Cagliari diciamo che vanno abbastanza bene.

Il successivo indicatore riguarda le tonnellate di stazza netta delle navi arrivate per metro di lunghezza degli accosti, quindi ogni metro di lunghezza degli accosti quante

tonnellate di stazza netta sono arrivate. La media italiana è di 2.940, quella del Mezzogiorno è 3.420, mentre quella sarda è 3.136. Quindi, si colloca a cavallo tra la media italiana e quella del Mezzogiorno. Molto bene vanno Cagliari e Sassari, direi molto male Nuoro ed Oristano.

Se invece consideriamo le tonnellate di merci imbarcate e sbarcate per metro di lunghezza degli accosti, quindi ogni metro di lunghezza degli accosti quante tonnellate di merci sono state imbarcate o sbarcate: la media italiana è 1.581, quella del Mezzogiorno è 1.487, mentre la Sardegna si colloca solo leggermente al di sotto della media del Mezzogiorno e della media italiana. Ma con performance decisamente differenziate rispetto ai porti, nel senso che l'unico che svetta da questo punto di vista è Cagliari, mentre tutti gli altri hanno indicatori abbastanza contenuti rispetto a quanto succede nel resto del Paese.

Relativamente ai passeggeri imbarcati e sbarcati per metro di lunghezza degli accosti, ogni metro di lunghezza degli accosti, in Italia sono sbarcati 273,8 passeggeri, nel Mezzogiorno 388,3, in Sardegna 337, più della media nazionale, meno del Mezzogiorno. Anche qui Oristano, non facendo traffico di passeggeri, ovviamente non compare; mentre compare Sassari con un rapporto decisamente positivo, grazie soprattutto ai porti di Olbia e Porto Torres; mentre Cagliari si colloca su un livello decisamente più basso anche della media italiana e soprattutto della media del Mezzogiorno.

Le superfici di piazzali dei porti per cento metri di lunghezza degli

accosti: qui il dato è abbastanza negativo per tutta la Sardegna, a parte Cagliari, perché la media italiana è di 633, quella sarda è di 322. Stiamo parlando della metà, con Cagliari che si colloca, appunto, su un livello decisamente competitivo, mentre Oristano, Sassari e Nuoro decisamente sono molto bassi.

La capacità dei magazzini e dei silos per dieci metri di lunghezza degli accosti: Oristano svetta, direi che è su una buona posizione; gli altri porti, ma per le ragioni che abbiamo detto in precedenza non hanno indicatore da questo punto di vista.

Ecco, questi sono i dati che, come vedete, sono piuttosto articolati, nel senso che individuano per ciascun porto livelli di dotazione infrastrutturale e di funzionalità molto diversi, e vi invito a confrontare questo dato piuttosto articolato con un altro dato di sintesi, spesso utilizzato a livello regionale, per sostenere che le nostre dotazioni di porti sono particolarmente significative ed importanti. Mi riferisco al dato del taglia carne che ho visto circolare in molte pubblicazioni, anche recentemente, dove si afferma che il nostro livello dei porti, fatto cento la media nazionale, è 132,9. Quindi, sembrerebbe che la nostra dotazione di porti, di infrastrutture e di funzionalità, sia particolarmente elevata.

Io credo sia vero che questo è un indicatore di sintesi, però probabilmente non fa giustizia delle diversità e delle articolazioni che sono presenti a livello di ciascuna provincia e di ciascun porto, per cui è importante che vengano analizzati

proprio in maniera specifica, piuttosto che con un indicatore sintetico, che sostanzialmente vedendo tutte le vacche grigie di notte, non chiarisce bene la situazione.

Detto questo, vi ringrazio per l'attenzione e chiudo il mio intervento.

# **TRASPORTO MARITTIMO E IL SISTEMA REGIONALE DI PORTUALITÀ**

Dati sull'attività del trasporto marittimo e sulle infrastrutture portuali

**Franco Manca**  
Osservatorio Economico

# Numero di navi per porto

ANNI	NAVI	
	Numero	Tsn

## Palau

2001	24.223	12.493
2002	25.013	8.832
2003	27.999	8.887
2004	29.953	11.723

## Calasetta

2001	6.170	1.351
2002	6.080	1.333
2003	6.190	1.370
2004	6.080	1.283

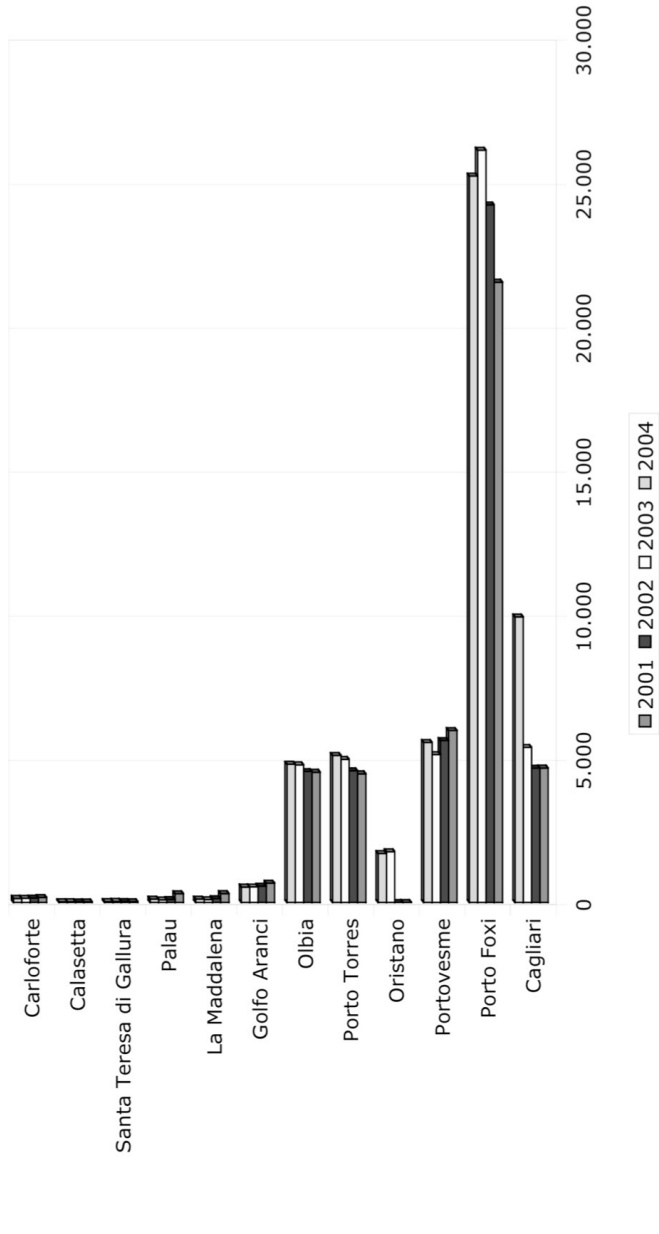
## Santa Teresa di Gallura

2001	1.428	895
2002	1.955	1.216
2003	1.756	1.091
2004	1.698	1.055

## Carloforte

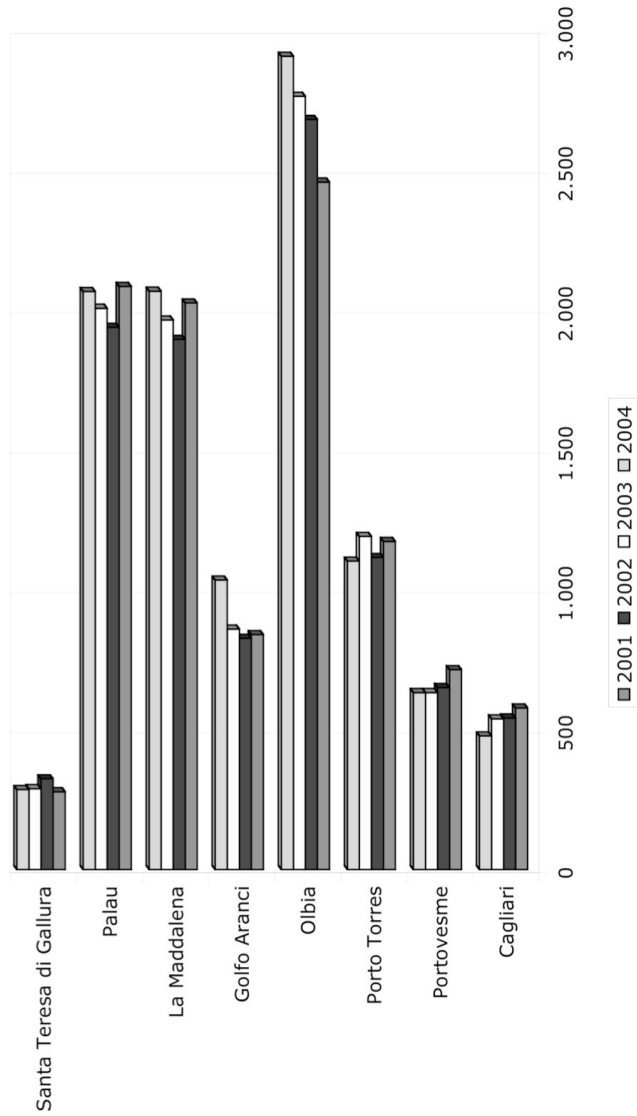
2001	11.927	4.755
2002	11.303	4.434
2003	11.866	4.701
2004	11.334	4.324

# Quantità di merci





# Numero di passeggeri



Migliaia di passeggeri

## Porti Industriali

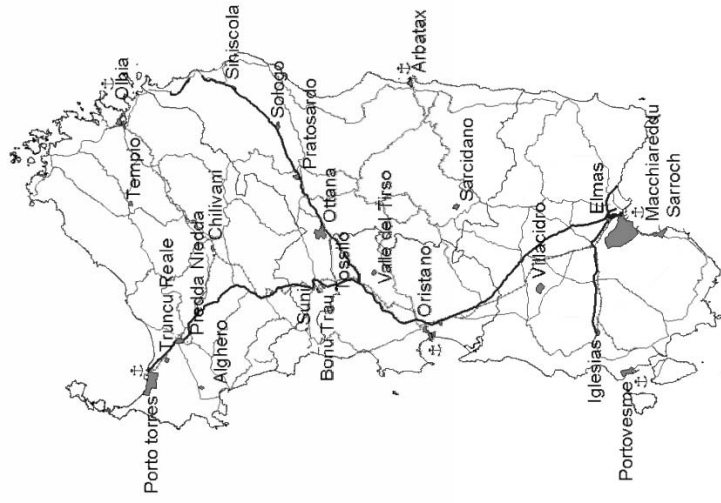
---

- Porto Industriale di Cagliari
- Porto Industriale di Porto Foxi
- Porto Industriale di Portovesme
- Porto Industriale di Arbatax
- Porto Industriale di Oristano
- Porto Industriale di Porto Torres
- Porto Industriale di Olbia
- Porto Industriale di Golfo Aranci\*

\* Non più attivo

# Porti Industriali

---



# Porti Industriali e Consorzi

---

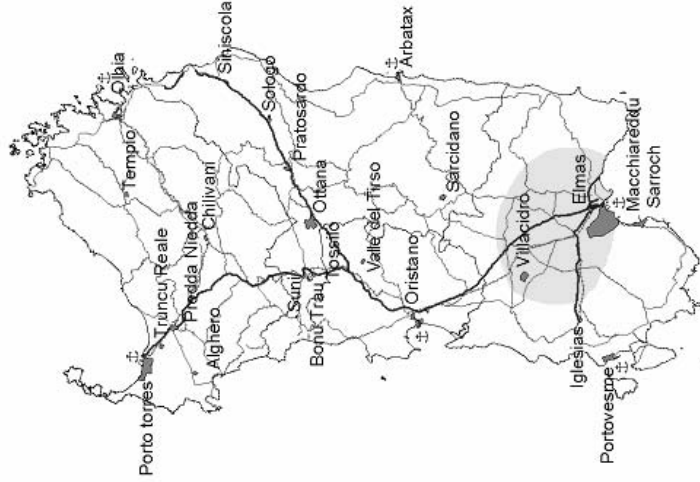
Porto Industriale di Cagliari

A.S.I. Cagliari

Agglomerato di Macchiareddu

Agglomerato di Elmas

Z.I.R. Villacidro



# Porto di Cagliari

ANNI	<b>Passeggeri</b>					
	Internazionale		Nazionale		Totale	
	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi
2001	7	2	285	285	292	287
2002	6	2	277	257	283	259
2003	8	3	265	264	272	267
2004	5	3	244	226	249	229
						578
						542
						539
						478

ANNI	<b>Merci</b>					
	Internazionale		Nazionale		Totale	
	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi
2001	274	291	1.669	2.427	1.943	2.718
2002	412	447	1.792	2.006	2.204	2.453
2003	903	501	1.695	2.278	2.598	2.779
2004	2.762	2.060	2.043	3.039	4.806	5.099
						4.661
						4.657
						5.377
						9.905

Migliaia di passeggeri, Migliaia di tonnellate

# Agglomerato di Macchiateddu

---

## Settori prevalenti

### Costruzioni

Fabbricazione e lavorazione prodotti in metallo

Produzione metalli e loro leghe

Fabbricazione articoli di gomma e materie plastiche

Altre industrie estrattive

Industrie alimentari e delle bevande

Specializzazione produttiva media

### Export

Fabbricazione prodotti chimici di base

Estrazione di altri minerali e prodotti da cava

Fabbricazione di altre macchine per impieghi speciali

### Import

fabbricazione prodotti chimici di base

Minerali per le industrie chimiche

Produzione ferro, acciaio e ferroleghes

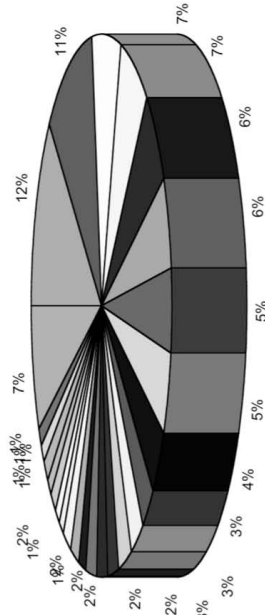
Fabbricazione di macchine di impiego generale

# Alcuni dati di sintesi

## N° IMPRESE ATTIVE PER ATTIVITA' ECONOMICA NELL'AGGLOMERATO DI MACCHIAREDDU

- Fabbricaz. e lavoraz. prodotti in metallo 28
- Costruzioni 45
- Fabbricaz. articoli in gomma e materie plast. 25
- Commercio, manutenz., riparaz. autoveicoli; vendita carburante 50
- Industrie alimentari e delle bevande 15

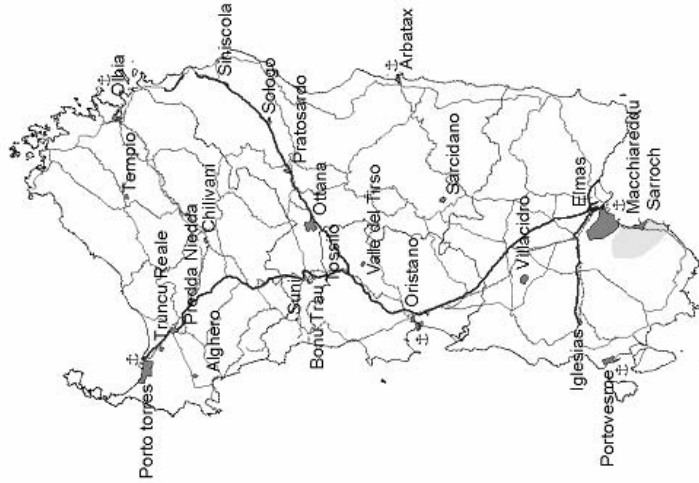
- Informatica e attività connesse 72
- Comm. all'ingrosso e intermed. commercio, autov. e motocicli esclusi 5
- Noleggio di macchinari e attrezz. senza operatore 71
- Fabbricaz. prodotti della lavoraz. minerali non metalliferi 26
- Altre industrie estrattive 14
- Fabbricaz. prodotti chimici e fibre sintetiche 24
- Fabbricaz. macchine e app. mecc., compresi installaz. riparaz. 29
- Ind. legno e prod. sughero, esclusi mobili; fabbricaz. articoli paglia 20
- Trasporti terrestri; trasporti mediante condotte 60
- Altre attività professionali ed imprenditoriali 74
- Fabbricaz. pasta-carti, carta e prodotti di carta 21
- Produz. di metalli e loro leghe 27
- Fabbricaz. apparecchi radiotelevisivi e di apparecchi. per le comunicaz. 32
- Contez. articoli di vestiario; preparaz. e tintura pellicce 18
- Fabbricaz. macchine ed apparecchi elettrici n.c.a. 31
- Fabbricaz. Appar. medicali, apparecchi precisione, strum. ottici, orol. 33
- Fabbricaz. autoveicoli, rimorchi e semirimorchi 34
- Produz. energia elettrica, gas, vapore, acqua calda 40
- Alberghi e ristoranti 55



# Porti Industriali e Consorzi

---

Porto Industriale di Porto Foxi  
A.S.I. Cagliari  
Agglomerato di Sarroch





# Porto di Porto Foxi

ANNI	Merci							
	Internazionale		Nazionale		Totale			
	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi
2001	12.658	5.957	335	2.571	12.993	8.527	21.521	
2002	13.233	5.744	528	4.698	13.761	10.442	24.203	
2003	14.440	6.399	313	4.954	14.753	11.353	26.106	
2004	14.348	6.309	243	4.312	14.591	10.621	25.212	

Migliaia di passeggeri, Migliaia di tonnellate

# Agglomerato di Sarroch

---

Settori prevalenti

Raffinerie di petrolio

Specializzazione produttiva alta

Export

Fabbricazione prodotti chimici di base

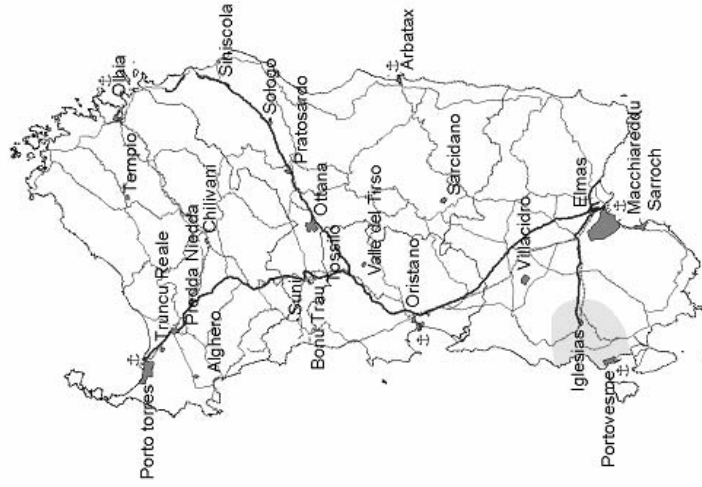
Import

Fabbricazione prodotti chimici di base

# Porti Industriali e Consorzi

---

Porto Industriale di Portovesme  
N.I. Sulcis Iglesiente  
Z.I.R. Iglesias



# Porto di Portovesme

ANNI	<b>Passeggeri</b>						
	Internazionale		Nazionale		Totale		
	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	
2001	-	-	356	359	356	359	715
2002	-	-	325	326	325	326	651
2003	-	-	312	321	312	321	633
2004	-	-	318	315	318	315	633

ANNI	<b>Merci</b>						
	Internazionale		Nazionale		Totale		
	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	
2001	4.397	763	466	337	4.863	1.100	5.963
2002	4.011	892	501	216	4.512	1.108	5.620
2003	3.752	897	240	240	3.992	1.137	5.129
2004	4.054	982	280	231	4.334	1.213	5.547

Migliaia di passeggeri, Migliaia di tonnellate

# Agglomerato di Portovesme

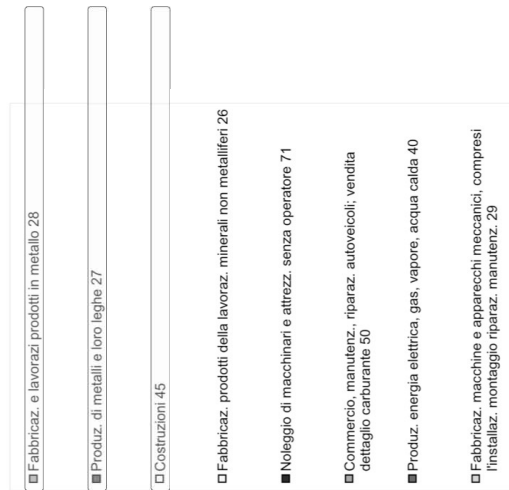
---

## Settori prevalenti

- Produzione di metalli e loro leghe
  - Produzione energia elettrica, gas vapore, acqua calda
  - Fabbricazione e lavorazione prodotti in metallo
  - Specializzazione produttiva alta
- ## Export
- Produzione di metalli di base non ferrosi
  - Fabbricazione prodotti chimici di base
- ## Import
- Estrazione di minerali metallici non ferrosi

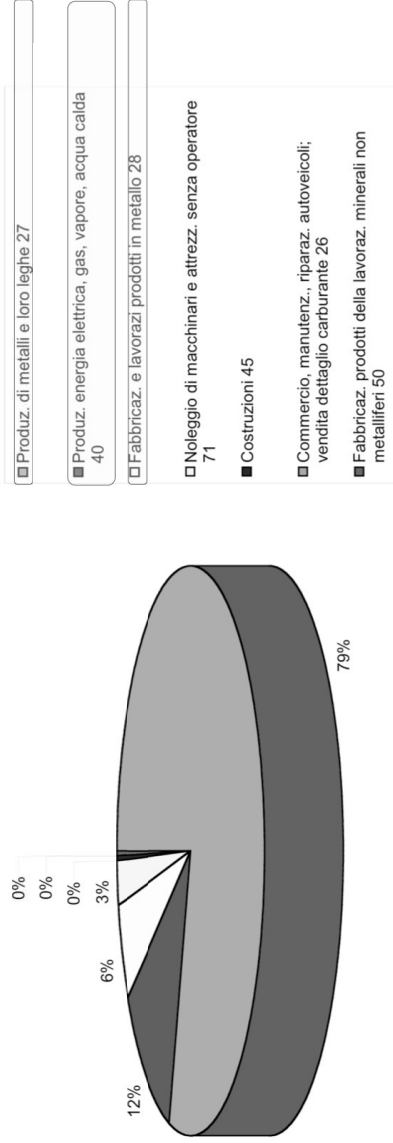
# Alcuni dati di sintesi

## N° IMPRESE ATTIVE PER ATTIVITA' ECONOMICA NELL'AGGLOMERATO DI PORTOVESME



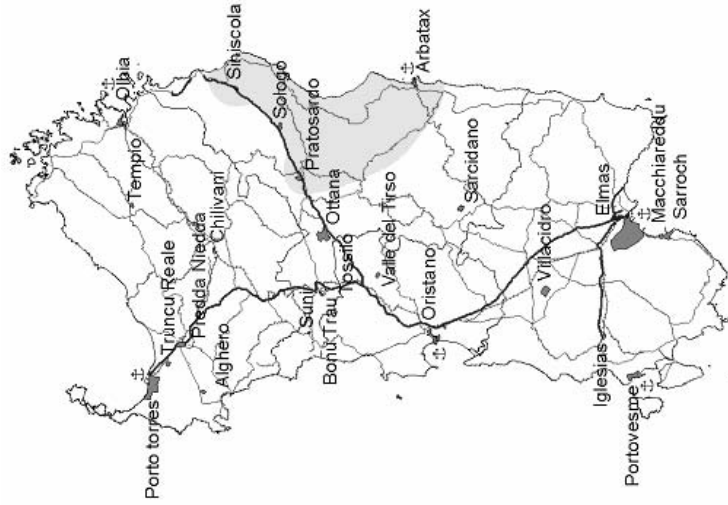
# Alcuni dati di sintesi

## ADDETTI PER ATTIVITA' ECONOMICA NELL'AGGLOMERATO DI PORTOVESME



# Porti Industriali e Consorzi

Porto Industriale di Arbatax  
N.I. Tortolì  
Z.I.R. di Siniscola  
Z.I.R. di Nuoro





# Agglomerato di Arbatax

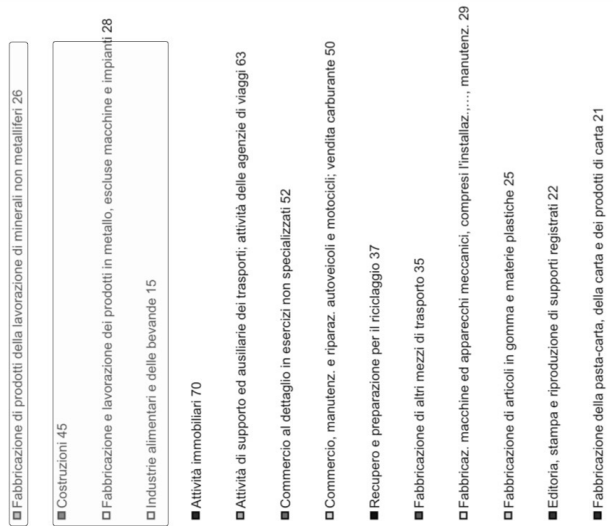
---

## Settori prevalenti

- Fabbricazione di macchine ed apparecchi meccanici
- Installazione e montaggio
- Fabbricazione prodotti lavorazione minerali non metalliferi
- Commercio
- Specializzazione produttiva alta
- Export
  - fabbricazione elementi costruzioni in metallo (281)
  - fabbricazione macchine impieghi speciali
- Import
  - fabbricazione elementi costruzioni in metallo
  - Fabbricazione tubi

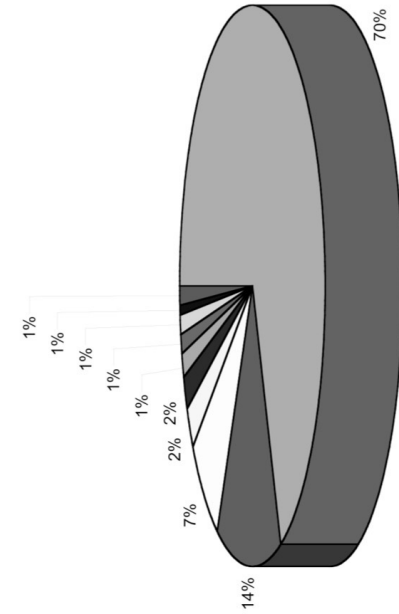
# Alcuni dati di sintesi

## N° IMPRESE ATTIVE PER ATTIVITA' ECONOMICA NELL'AGGLOMERATO DI ARBATAX



# Alcuni dati di sintesi

## ADDETTI PER ATTIVITA' ECONOMICA NELL'AGGLOMERATO DI ARBATAX



□ Fabbricazione di macchine ed apparecchi meccanici, compresi l'installazione, il montaggio, la riparazione e manutenzione 50

■ Fabbricazione di prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi 35

□ Commercio, manutenzione e riparazione di autoveicoli e motocicli; vendita al dettaglio di carburante per autotrazione 15

□ Commercio al dettaglio in esercizi non specializzati 28

■ Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche 29

□ Fabbricazione e lavorazione dei prodotti in metallo, escluse macchine e impianti 37

■ Attività immobiliari 26

□ Industrie alimentari e delle bevande 21

■ Recupero e preparazione per il riciclaggio 63

■ Altre attività -

# Porti Industriali e Consorzi

---

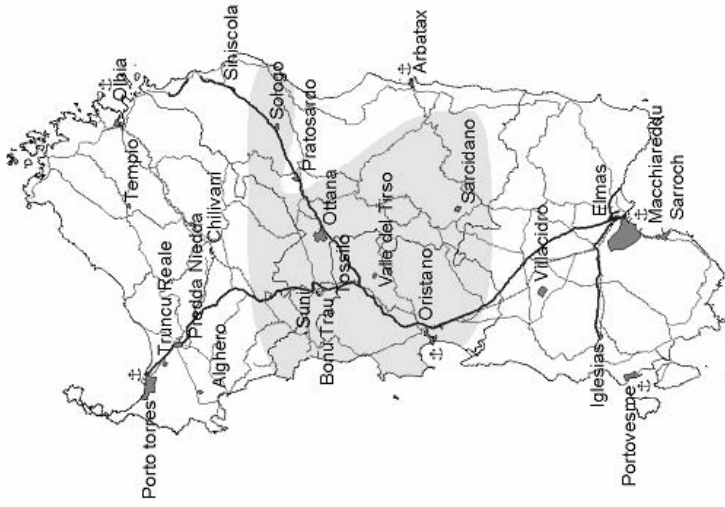
Porto Industriale di Oristano

N.I. Oristanese

Z.I.R. Valle del Tirso

Z.I.R. Macomer

A.S.I. Sardegna Centrale



# Porto di Oristano

ANNI	Merci							
	Internazionale		Nazionale		Totale			
	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	Totale	
2001	-	-	-	-	-	-	-	
2002	-	-	-	-	-	-	-	
2003	931	544	62	220	993	764	1.757	
2004	886	503	84	224	970	727	1.697	

Migliaia di passeggeri, Migliaia di tonnellate

# Agglomerato di Oristano

---

## Settori prevalenti

Industrie alimentari e delle bevande

Commercio

Fabbricazione e lavorazione prodotti in metallo

Costruzioni

## Specializzazione produttiva media

### Export

Lavorazione delle granaglie e dei prodotti amidacei

Industria lattiero casearia

Fabbricazione di altre macchine per impieghi speciali

### Import

Fabbricazione prodotti chimici di base

Coltivazione cereali

Fabbricazione oli e grassi animali e vegetali

Produzione ferro, acciaio e ferroleghhe

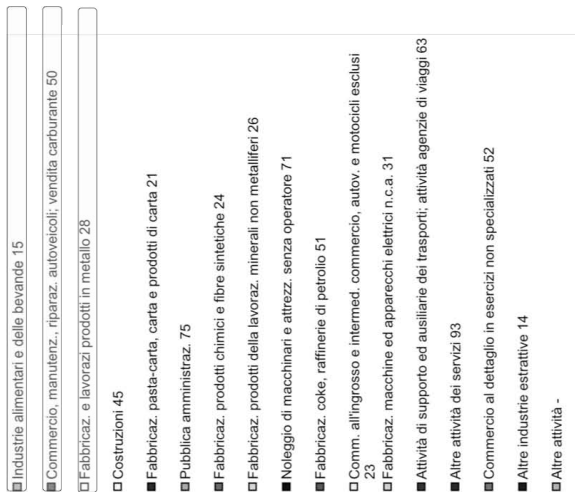
# Alcuni dati di sintesi

## N° IMPRESE ATTIVE NELL'AGGLOMERATO DI ORISTANO



# Alcuni dati di sintesi

## ADDETTI PER ATTIVITA' ECONOMICA NELL'AGGLOMERATO DI ORISTANO

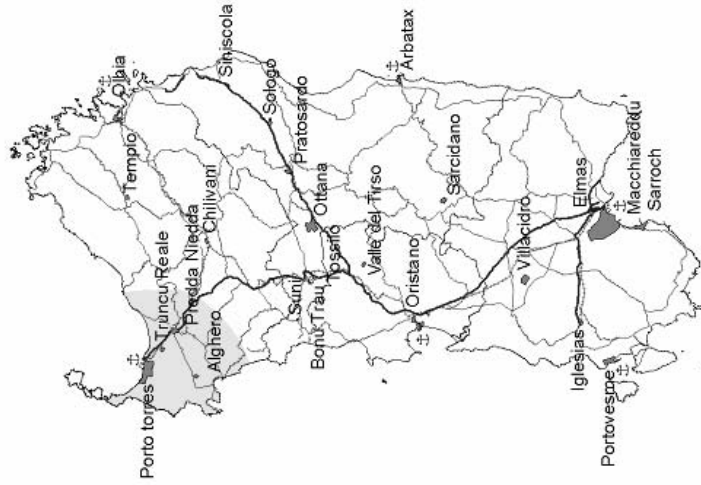




# Porti Industriali e Consorzi

---

Porto Industriale di Porto Torres  
A.S.I. Sassari  
Z.I.R. Sassari



# Porto di Porto Torres

ANNI	Passeggeri					
	Internazionale		Nazionale		Totale	
	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi
2001	18	20	572	563	590	583
2002	18	22	541	535	559	557
2003	21	25	572	573	593	598
2004	20	21	532	530	552	551

ANNI	Merci					
	Internazionale		Nazionale		Totale	
	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi
2001	1.487	471	1.536	967	3.023	1.438
2002	1.853	392	1.440	885	3.293	1.278
2003	1.833	483	1.752	892	3.585	1.375
2004	2.012	715	1.578	796	3.590	1.510

Migliaia di passeggeri, Migliaia di tonnellate

# Alcuni dati di sintesi

## N° IMPRESE ATTIVE PER ATTIVITA' ECONOMICA NELL'AGGLOMERATO DI PORTO TORRES



# Alcuni dati di sintesi

## ADDETTI PER ATTIVITA' ECONOMICA NELL'AGGLOMERATO DI PORTO TORRES



# Agglomerato di Porto Torres

---

## Settori prevalenti

- Fabbricazione prodotti chimici e fibre sintetiche
- Fabbricazione prodotti della lavorazione dei minerali non metalliferi
- Specializzazione produttiva alta
- Export
  - Industria lattiero casearia
  - Fabbricazione di altri prodotti chimici
  - Fabbricazione di prodotti chimici di base
- Import
  - fabbricazione di prodotti chimici di base

# Porti Industriali e Consorzi

---

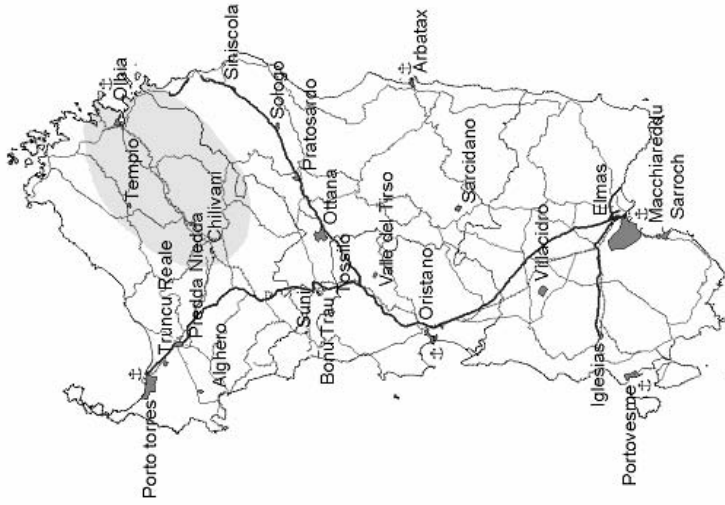
Porto Industriale di Olbia

N.I. Olbia

Z.I.R. Tempio Pausania

Z.I.R. Chilivani Ozieri

Porto Industriale di Golfo Aranci\*



\* Non più attivo

# Porto di Olbia

ANNI	<b>Passeggeri</b>						
	Internazionale		Nazionale		Totale		
	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	
2001	-	-	1.233	1.225	1.233	1.225	2.458
2002	1	-	1.357	1.325	1.357	1.325	2.682
2003	-	-	1.391	1.374	1.391	1.374	2.765
2004	-	-	1.446	1.462	1.446	1.462	2.908

ANNI	<b>Merci</b>						
	Internazionale		Nazionale		Totale		
	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	
2001	41	28	2.344	2.103	2.385	2.131	4.516
2002	44	17	2.393	2.088	2.437	2.105	4.542
2003	34	38	2.536	2.164	2.570	2.202	4.772
2004	28	33	2.534	2.203	2.562	2.236	4.798

Migliaia di passeggeri, Migliaia di tonnellate

# Agglomerato di Olbia

---

## Settori prevalenti

- Industrie alimentari e delle bevande
- Prodotti lavorazione minerali non metalliferi
- Fabbricazione altri mezzi di trasporto
- Fabbricazione e lavorazione prodotti in metallo

## Specializzazione produttiva bassa

### Export

- costruzione aeromobili e veicoli spaziali
- strumenti di misurazione, controllo, prova
- estrazione pietra

### Import

- lavorazione e conservazione del pesce
- costruzione aeromobili e veicoli spaziali
- fabbricazione articoli sughero
- strumenti di misurazione, controllo, prova
- silvicoltura



# Alcuni dati di sintesi

## N° IMPRESE ATTIVE PER ATTIVITA' ECONOMICA NELL'AGGLOMERATO DI OLBIA



# Porto di Golfo Aranci

ANNI	<b>Passeggeri</b>						
	Internazionale		Nazionale		Totale		
	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	Totale
2001	-	-	420	420	420	420	840
2002	-	-	407	420	407	420	827
2003	1	-	429	430	430	430	860
2004	-	-	515	520	515	520	1.035

ANNI	<b>Merci</b>						
	Internazionale		Nazionale		Totale		
	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	Totale
2001	-	-	263	403	264	404	667
2002	-	-	216	347	216	347	563
2003	-	-	202	335	202	335	537
2004	1	-	193	341	193	341	534

Migliaia di passeggeri, Migliaia di tonnellate

# Porto di La Maddalena

ANNI	Passeggeri						
	Internazionale		Nazionale		Totale		
	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	
2001			1.014	1.012	1.014	1.012	2.026
2002			949	947	949	947	1.896
2003			1.009	950	1.012	953	1.965
2004			1.025	1.043	1.025	1.043	2.068

ANNI	Merci						
	Internazionale		Nazionale		Totale		
	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	
2001			305	-	305	-	305
2002			115	14	116	14	130
2003			92	2	93	4	97
2004			109	6	109	6	115

Migliaia di passeggeri, Migliaia di tonnellate

# Porto di Palau

ANNI	Passeggeri						
	Internazionale		Nazionale		Totale		
	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	
2001			1.041	1.044	1.041	1.044	2.085
2002			971	968	971	968	1.939
2003			973	1.034	973	1.034	2.007
2004			1.045	1.022	1.045	1.022	2.067

ANNI	Merci						
	Internazionale		Nazionale		Totale		
	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	
2001			-	301	-	301	301
2002			-	100	-	100	100
2003			-	90	-	90	90
2004			11	105	11	105	116

Migliaia di passeggeri, Migliaia di tonnellate

# Porto di Santa Teresa di Gallura

ANNI	<b>Passeggeri</b>					
	Internazionale		Nazionale		Totale	
	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi
2001	-	-	140	138	278	
2002	162	162	162	162	324	
2003	144	145	144	145	289	
2004	144	142	144	142	286	

ANNI	<b>Merci</b>					
	Internazionale		Nazionale		Totale	
	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi
2001	-	-	10	13	24	
2002	12	23	12	23	35	
2003	10	26	10	26	36	
2004	9	20	9	20	29	

Migliaia di passeggeri, Migliaia di tonnellate

# Porto di Calasetta

ANNI	Merci					
	Internazionale		Nazionale		Totale	
	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi
2001	-	-	-	20	-	20
2002	-	-	-	21	-	21
2003	2	-	2	26	2	28
2004	-	-	-	23	-	23

Migliaia di passeggeri, Migliaia di tonnellate

# Porto di Carloforte

ANNI	Merci						
	Internazionale		Nazionale		Totale		
	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi	
2001			166	5	166	5	171
2002			144	4	144	4	148
2003			131	12	131	12	143
2004			139	1	139	1	140

Migliaia di passeggeri, Migliaia di tonnellate

# Indici di dotazione delle infrastrutture dei trasporti marittimi per provincia

**Metri di accosti dei porti per 10 KmQ di superficie territoriale 2003 -**

Sassari	23,5
Nuoro	6,8
Oristano	10,3
Cagliari	13,6
Sardegna	14,3
Mezzogiorno	13,2
Italia	10,0

**Superficie dei piazzali dei porti per KmQ di superficie territoriale 2003**

Sassari	38,6
Nuoro	17,3
Oristano	12,9
Cagliari	96,7
Sardegna	46,2
Mezzogiorno	69,3
Italia	63,4

**Capacità dei magazzini e dei silos dei porti per KmQ di superficie territoriale 2003**

Sassari	-
Nuoro	-
Oristano	20,8
Cagliari	11,6
Sardegna	5,6
Mezzogiorno	6,0
Italia	25,2

Fonte: ISTAT, Le infrastrutture in Italia 2006



# Indici di dotazione delle infrastrutture dei trasporti marittimi per provincia

**Unità locali dei trasporti marittimi per 10.000 KmQ di superficie territoriale 2003**

Sassari	51,9
Nuoro	7,1
Oristano	-
Cagliari	29,0
Sardegna	26,6
Mezzogiorno	22,3
Italia	43,8

**Addetti nelle unità locali dei trasporti marittimi per 100.000 abitanti 2001**

Sassari	85,1
Nuoro	8,7
Oristano	-
Cagliari	73,6
Sardegna	59,4
Mezzogiorno	41,8
Italia	35,8

Fonte: ISTAT, Le infrastrutture in Italia 2006

# Indici di funzionalità delle infrastrutture dei trasporti marittimi per provincia

**Navi arrivate per 100 metri di lunghezza degli accosti**

Sassari	363,2
Nuoro	7,7
Oristano	16,3
Cagliari	291,6
Sardegna	267,3
Mezzogiorno	290,3
Italia	184,8

**Tonnellate di stazza netta delle navi arrivate per metro di lunghezza degli accosti**

Sassari	3.945,4
Nuoro	606,3
Oristano	339,5
Cagliari	3.715,8
Sardegna	3.136,9
Mezzogiorno	3.420,7
Italia	2.940,8

**Tonnellate di merci imbarcate e sbarcate per metro di lunghezza degli accosti**

Sassari	593,8
Nuoro	17,1
Oristano	647,6
Cagliari	3.939,3
Sardegna	1.424,7
Mezzogiorno	1.487,2
Italia	1.581,8

Fonte: ISTAT, Le infrastrutture in Italia 2006

# Indici di funzionalità delle infrastrutture dei trasporti marittimi per provincia

**Passeggeri imbarcati e sbarcati per metro di lunghezza degli accosti**

Sassari	513,6
Nuoro	23,8
Oristano	-
Cagliari	264,7
Sardegna	337,9
Mezzogiorno	388,3
Italia	273,8

**Superficie dei piazzali dei porti per 100 metri di lunghezza degli accosti**

Sassari	164,4
Nuoro	254,4
Oristano	125,3
Cagliari	712,9
Sardegna	322,4
Mezzogiorno	527,0
Italia	633,4

**Capacità dei magazzini e dei silos dei porti per 10 metri di lunghezza degli accosti**

Sassari	-
Nuoro	-
Oristano	201,6
Cagliari	85,8
Sardegna	39,1
Mezzogiorno	46,0
Italia	251,3

Fonte: ISTAT, Le infrastrutture in Italia 2006

# Indici delle infrastrutture economiche (Italia=100)

	SARDEGNA	MEZZOGIORNO
rete stradale	63,2	91,8
rete ferroviaria	24,5	84,7
porti (e bacini di utenza)	132,9	109,2
porti (e bacini di utenza)	77,0	60,5
impianti e reti energetico-ambientali	30,5	63,8
impianti e reti energetico-ambientali	32,8	65,0
reti bancarie e servizi vari	48,1	61,0
Indice generale infrastrutture economiche	58,4	76,6
Indice generale infrastrutture (economiche e sociali)	57,0	78,1

Fonte: elaborazioni su Atlante della competitività delle province ([www.unioncamere.it](http://www.unioncamere.it))



## **CONTINUITÀ TERRITORIALE E CONCORRENZA NEL TRASPORTO NAVALE DI PERSONE E MERCI DA E PER LA SARDEGNA**

**Massimo Mura** - Direttore commerciale Merci Moby

Buongiorno a tutti. Un ringraziamento al CREL per aver creato questa opportunità di confronto su un tema importantissimo con l'obiettivo di fotografare, vedere con un'ottica diversa dalle sensazioni che accompagnano questo settore, cercare di focalizzare alcuni fatti, alcuni punti fermi e determinati parametri.

La mia presentazione oggi ha soprattutto questa volontà: cercare di fissare dei punti fermi e di cominciare a ragionare in termini di confronto nel Mediterraneo. La Sardegna è collocata al centro del Mediterraneo, ha una situazione probabilmente paragonabile ad altre isole. Spesso, come vedremo, le sensazioni non sono perfettamente allineate con quelle che sono le dinamiche economiche e quelli che sono i fatti, soprattutto nel settore marittimo.

La scelta è quella di provare a fare una fotografia di quello che oggi è il trasporto marittimo da e per la Sardegna, ed il contributo che, in particolare, visto che rappresento una compagnia privata, il mercato ha dato all'evoluzione negli ultimi anni, direi anche abbastanza veloce e repentina, rispetto alle capacità, alla qualità e al tipo di servizio offerto oggi nei servizi marittimi da e per la Sardegna.

In questo momento esiste una pluralità di attori all'interno di questo settore, una pluralità che spesso e volentieri viene un pochino dimenticata, perché quando si parla

di trasporti marittimi probabilmente l'attenzione viene focalizzata sulla compagnia pubblica; è ovvio, capisco che questo sia quasi naturale, però credo che oggi le compagnie private rappresentino una realtà importante.

Per darvi due dati preliminari, il mercato della Sardegna è composto da circa 5 milioni di passeggeri e da circa 6 milioni di metri lineari di mezzi trasportati. Ovviamente, il mio punto di vista è quello di un "traghetto", cioè una visione su quello che è il traffico legato ai traghetti della Sardegna. All'interno di questo panorama di mercato Moby rappresenta sicuramente la compagnia privata più importante, ma anche quella più vicina ai volumi di trasporto della compagnia pubblica: nel 2006 ci siamo attestati circa a 2.300.000 passeggeri, il nostro trasportato in termini di metri lineari - dopo l'acquisizione della compagnia specializzata nel settore merci allineato, cioè la Lloyd, quindi il dato finale dei due gruppi - porta ad oltre 2.500.000 di metri lineari trasportati sulla Sardegna. Questo significa che Moby, come compagnia privata, rappresenta tra il 40 ed il 50% del traffico generato dall'intera isola. Ciò significa che oggi, a differenza probabilmente delle sensazioni, le compagnie private sono protagoniste all'interno del mercato traghetti; quindi, probabilmente, il voler focalizzare l'attenzione su un unico soggetto quando si parla di questi argomenti,

potrebbe essere deviante o fuorviante o, meglio, non rappresenta tutta la totalità del mercato.

La totalità del mercato è rappresentata, appunto, da diverse compagnie: in rosso potete vedere le compagnie che realizzano un'attività di collegamento con la Sardegna per almeno dieci mesi l'anno; in blu sono rappresentate le compagnie che hanno traffico estivo per almeno sei mesi; ho trascurato le piccole compagnie che navigano per periodi inferiori; come potete vedere c'è una pluralità.

Questa si traduce in una capacità ed in un numero di collegamenti giornaliero medio, ripeto giornaliero, di 20 tratte collegate da e per la Sardegna. Ovviamente, su queste 20 tratte la parte del leone la fa Olbia, perché circa l'80% dei collegamenti, sia invernali che estivi, sono concentrati su quel porto. Noi stessi abbiamo un impegno, all'80% concentrato su Olbia. Questo perché dal punto di vista nautico Olbia è efficace ed economica. Significa che la stessa nave e quindi il capitale nave - che vi posso garantire oggi è un capitale di notevole impatto, perché parliamo di navi che hanno un valore che supera tranquillamente i 100 milioni di euro - ha la necessità di ripetere i propri viaggi durante il giorno più di una volta, in quanto solo in questo modo è possibile ammortizzare l'impatto di capitale, e solo in questo modo è possibile creare delle economie di scala. Pertanto, Olbia ha di suo questo tipo di caratteristica, a differenza di altri porti, in particolare Cagliari, che non soddisfano questo tipo di esigenza in termini naturali.

Ma volevo ritornare alla slide per farvi osservare un dato importante: la capacità media di trasporto passeggeri e merci durante il periodo invernale soddisfa ampiamente la domanda, vuol dire che ciò che viene prodotto dal mercato è mediamente e notevolmente al di sotto della capacità di trasporto; perché questo dato è importante? Perché da qui derivano poi i costi, le tariffe e le economicità di gestione di una nave. Il tasso di riempimento è un fattore fondamentale ed importante, perché essendo la nave un mezzo tipico con un altissimo impatto di costi fissi ed un basso impatto di costi variabili, aumentare il tasso di riempimento significa creare dei flussi di economicità, che poi si ripercuotono direttamente sulle tariffe praticate.

Diamo uno sguardo veloce alla variazione del traffico tra il periodo invernale ed il periodo estivo. Come potete notare, il numero di partenze durante il periodo estivo mediamente si raddoppia, la capacità di trasporto che ne consegue ovviamente è sempre molto elevata, la domanda media di passeggeri per giorno si moltiplica in modo esponenziale. Ma questa domanda media, comunque, non è ancora tale da poter sfiorare minimamente neanche il 50% della capacità di trasporto, in termini di volumi, che si sviluppano sulle rotte della Sardegna. Questo perché? Nella slide a sinistra ho cercato di rappresentare quello che è il numero di viaggi percorsi, offerti sul mercato da tutte le compagnie durante l'arco dell'anno. Come potete vedere vi è un aumento importantissimo, più del doppio, durante il periodo estivo. Ovvia-

mente, la pianificazione passa attraverso tre fasi durante l'anno: la pianificazione delle partenze, quindi dalla fase invernale c'è una piccola fase intermedia che dura circa due mesi, a cavallo della Pasqua, per poi arrivare, da metà maggio a fine settembre, ad aumentare il numero di frequenze, il numero di viaggi ed il numero delle navi utilizzate.

Ovviamente, la domanda non ha questo tipo di andamento. Se notate nel grafico proiettato sulla parte destra vi è un picco molto elevato, che rappresenta il mese di agosto, noto a tutti per essere la punta della stagione; ma ci sono i periodi di coda di questo mese che vedono una domanda tendenzialmente sempre molto appiattita. Perché è importante focalizzare questo punto? Perché, come dicevo prima, le tariffe derivano dai tassi di riempimento e quindi vi è una tendenza ad un rialzo durante alcuni periodi della stagione, perché quel periodo di punta deve andare, in parte, a remunerare alcune diseconomie che in altri periodi dell'anno vengono generate da questo tipo di andamento del mercato.

Questo è un esempio di tre linee che noi serviamo: Civitavecchia - Olbia, Genova - Olbia e Livorno - Olbia che, come vedete, ha un andamento annuale dove si possono notare gli sbalzi tra la disponibilità di garage e la media dei metri lineari. In blu è rappresentata la media giornaliera di metri lineari di garage disponibili sul mercato; la curva in rosa è quella che cerca di rappresentare l'andamento della domanda; ovviamente l'andamento della domanda subisce quel-

lo che già vi ho dato in sintesi, e cioè un'altissima concentrazione durante determinati periodi.

Un altro spaccato, semplicemente visto da un punto di vista non solo passeggeri, ma da un punto di vista merci. Come potete osservare, in questo settore l'offerta di metri lineari è per lo più costante durante l'anno. La domanda non segue lo stesso tipo di andamento; in particolare, potete notare sulla Livorno - Olbia come il mese di agosto va a decrementare i volumi di metri lineari trasportati, perché l'apparato industriale chiude le produzioni e, quindi, i volumi di traffico merci sono decisamente più bassi.

Una riflessione ulteriore che riguarda poi l'andamento del mercato settimanale. Spesso e volentieri si ragiona, nel fotografare questo tipo di mercato, su dati di grande dimensione, quindi una valutazione sempre macro-economica dei fenomeni, ma è importante capire che anche altri tipi di fattori incidono e influenzano l'andamento delle tariffe e dell'offerta, perché poi questa cerca, laddove è possibile, anche se ha meno flessibilità, di andare incontro alla domanda. Una delle discrasie che esistono in questo settore è sicuramente il fatto che la domanda può essere elastica all'infinito, l'offerta no.

Questo è importante per capire come vi sia la necessità di fare delle attente valutazioni quando si devono considerare i fattori di impatto in un'ipotesi di continuità territoriale. Cosa significa? Significa che l'offerta, dal punto di vista delle navi, cerca di seguire la domanda che, in particolare nel settore dell'autotra-



sporto e in parte anche quello dei passeggeri, è condizionato da fattori esterni. Il mercato delle merci, in particolare, richiede che le consegne avvengano A più B, che i flussi siano ristretti in alcuni giorni della settimana e che quindi c'è, all'inizio della settimana dalla Sardegna e nei fine settimana dal Continente, un livello di concentrazione delle domande di traffico. Viceversa, l'impatto che si ha durante il periodo estivo da parte dei passeggeri è il riflesso di quello che è il funzionamento del mercato del turismo. Il 90% delle strutture turistiche, non solo in Sardegna ma abitualmente, ricevono i propri ospiti di sabato e li liberano di sabato. Questo cosa significa? Che il flusso, anche durante il periodo di presenze turistiche, tende a concentrarsi nei giorni del fine settimana e ad "utilizzare" la risorsa nave in modo elevatissimo in alcuni giorni e in modo molto più basso in altri giorni.

Tutto questo perché ci sono dei riflessi sulle tariffe. È importante valutare che questo tipo di andamento non è neutro rispetto alle politiche economiche generate e praticate dalle compagnie.

Un piccolo flash che riguarda in particolare un aspetto del settore merci, e cioè il comportamento del traffico dei semirimorchi. In Sardegna esiste una suddivisione tra traffico accompagnato, quindi con l'autista che segue il camion a bordo delle navi, e quello del semirimorchio. Ovviamente questa seconda modalità, utilizzata per una buona parte delle merci, crea delle economie in termini di gestione ed è uno dei modelli che anche all'inter-

no del provvedimento della tutela del mare si tende ad incentivare, perché far viaggiare il solo camion ovviamente crea delle economie di scala. Da questo punto di vista bisogna riconoscere che in Sardegna l'evoluzione naturale del mercato, e quindi la necessità di trovare efficienza sui costi, è molto avanti rispetto ad altre regioni italiane.

Credo che, per i dati in mio possesso, il nostro mercato sia rappresentato per un 60 - 65% dal traffico di semirimorchi e il restante invece da traffico accompagnato. In più, il traffico dei semirimorchi è importante soprattutto per quel che riguarda l'export, essendo tendenzialmente un export ad alto valore aggiunto, abbattere i costi di trasporto verso l'esterno della Sardegna, può essere importante.

Non per smentire l'introduzione, ma mi sembrava che il ruolo delle compagnie marittime private fosse un po' sottovalutato rispetto a quello che poi è il mercato generale. Ho voluto inserire le rotte offerte oggi da Moby nel panorama del traffico della Sardegna. Come potete osservare, tutti i porti, dal centro al nord Italia, sono coperti. Abbiamo dei collegamenti concentrati in buona parte su Olbia ma, novità del 2007, apriremo una rotta su Porto Torres. Abbiamo ereditato, dall'acquisizione della Lloyd Sardegna, una rotta settimanale solo merci sulla Livorno -Cagliari, che continueremo a praticare.

All'interno di quelle venti partenze, Moby rappresenta, credo, una realtà importante in termini di capacità di trasporto. È una compagnia impegnata dodici mesi all'anno sul-

le rotte della Sardegna, quindi non ha una politica di speculazione rispetto alla stagione, ma di impegno a 360 gradi, sia per le merci sia per i passeggeri. Visto l'andamento della domanda è ovvio che le "navi", nella loro programmazione, non possano far altro che seguire questo andamento naturale. Esso porta ad un'offerta che passa da 8 a 22 partenze al giorno, quindi, con una moltiplicazione delle capacità di trasporto. Questo è un esempio giornaliero di copertura di offerta, in termini di orario di partenza e pluralità di offerta. Questo proprio per rispondere alla richiesta contenuta nell'introduzione, ossia di una diversificazione di orari, di offerta e di porti. Credo che oggi sia importante prendere atto di questo, ed avere coscienza che il mercato si muove in questa direzione.

L'acquisizione della compagnia Lloyd ha permesso al gruppo Moby di presentarsi in un modo più specialistico rispetto ai due settori del trasporto, cioè le merci e i passeggeri. Questo significa che, all'interno dell'uso della flotta, ci saranno delle navi che per dodici mesi all'anno saranno dedicate esclusivamente al settore merci; quindi una continuità nella capacità di trasporto anche durante il periodo estivo, notoriamente critico fino a poco tempo fa, rispetto alla possibilità di soddisfare la domanda dei trasportatori.

Una piccola sintesi.

Tutto questo programma di partenze ovviamente fa sì che una compagnia privata si ponga sul mercato come un'opportunità per chi acquista. Essendo forte solo delle proprie capacità e della qualità

del proprio servizio, non può far altro che giocare la partita in termini concorrenziali. Una partita che passa attraverso la qualità delle navi. Questo è un altro argomento che credo sia importante sottolineare, perché le sensazioni percepite vanno un po' in contrasto con le evoluzioni naturali del mercato e della qualità della flotta.

Oggi, per farvi un esempio, focalizzato ovviamente su di noi, Moby avrà circa 9 navi impegnate sulle rotte della Sardegna, 5 di queste sono state costruite dopo il 2001, e sono certificate "green star", cosa vuol dire? Che sono navi a basso impatto ambientale, hanno alte capacità di trasporto e alte velocità; questo ovviamente nel tentativo di migliorare la qualità del viaggio. Credo sia importante riconoscere un ruolo di stimolo alle compagnie private che, negli ultimi sei-sette anni, hanno fatto crescere decisamente, nei confronti del trasporto in Sardegna, la qualità delle navi offerte.

È stato ovviamente un percorso naturale, determinato dalla domanda. Oggi sul mercato vince chi può offrire il miglior rapporto qualità - prezzo. Non dimentichiamoci che il grosso del mercato del trasporto su nave è costituito da passeggeri e da turisti. Questo significa che il turista che sceglie di venire in Sardegna, sceglie con gli stessi parametri del rapporto qualità - prezzo, anche la compagnia di navigazione.

Per quel che riguarda le sensazioni relative alle tariffe, e quindi ai costi di trasporto, sembrano essere un vincolo rispetto al traffico di merci da e per la Sardegna. Ho fatto un piccolissimo esercizio mettendo

a confronto varie realtà del Mediterraneo, comparabili con l'esperienza sarda. Come potete osservare, qui sono rappresentate varie tariffe al metro lineare, in base alle miglia percorse dalla nave. Da questo scaturisce che il prezzo per miglio di metro lineare trasportato, cioè ogni metro di camion che percorre quel miglio, ha un indice sulle rotte sarde di 0,125 questo dice, da un dato pubblico accessibile a chiunque, che sono le tariffe praticate sul mercato da tutte le compagnie di navigazione. Come potete vedere forse ne ho trascurato qualcuna, ma questo schema credo rappresenti, oggi, il 99% dell'offerta esistente sulle rotte per la Sardegna.

Mi sono preso la briga di andare a prendere gli stessi dati sulla Sicilia, rotte che, vorrei ricordarvi, rappresentano in parte il cabotaggio obbligato per la Sicilia, perché queste sono rotte a lunga percorrenza che, rispetto alla Sardegna, devono combattere con la concorrenza dello Stretto di Messina. Quest'ultimo, rispetto al volume di trasporto complessivo di merci e passeggeri da e per la Sicilia, rappresenta oltre il 60% del mercato; quindi, le compagnie che propongono viaggi più lunghi, devono proporre delle tariffe e dei servizi concorrenziali con la velocità di traversata dello Stretto di Messina. Nonostante questo, la tariffa rispetto a quella che è praticata sulla Sardegna, è più alta ancora del 6%.

Questa forse credo sia la slide più importante in termini di comparazione, perché riguarda i nostri vicini della Corsica che credo abbia problematiche e peculiarità, in ter-

mini di trasporto marittimo, molto simili alla Sardegna. Allo stato attuale, le tariffe che sono praticate sul trasporto merci da e per la Corsica, sono del 61% più alte rispetto a quelle praticate sulla Sardegna; le Baleari vanno oltre il 360%, quindi il prezzo medio al metro lineare, come vedete, di un Barcellona - Palma di Maiorca è di 90 euro, per darvi un parametro comparabile il Piombino - Olbia di Moby ha una tariffa al metro lineare di 16 euro.

Quest'altra slide riguarda una piccola analisi, molto veloce, delle tariffe praticate nel Canale della Manica, che però ha un mercato decisamente più ricco.

Perché ho voluto fare quest'esercizio? Perché spesso, appunto, si ha la sensazione che il trasporto marittimo, in particolare delle merci, sia molto costoso; molto costoso da quale punto di vista? È importante capire che in un parametro europeo il costo del trasporto in Sardegna, in questo momento, non è assolutamente alto, il mercato ha fatto il suo mestiere e lo ha fatto anche sul settore passeggeri; lo è probabilmente da altri punti di vista.

Vi dirò nelle mie conclusioni qual è questo aspetto.

Ulteriore piccolo approfondimento, o comparazione, che ho voluto fare, prendendo come fonte il comitato centrale dell'albo nazionale degli autotrasportatori, viene fuori che il costo su strada di un articolato è di 1 euro e 37, dato del 2005 che, indicizzato, ci porterebbe ben oltre questo tipo di dato, che è l'ultimo che ho trovato. Questo perché serve? Per capire che un collega

trasportatore, che percorre 300 chilometri sul continente, non è detto che abbia dei costi maggiori rispetto alla nave; oggi il costo nave è probabilmente, da un certo punto di vista, paragonabile a quello che il trasportatore continentale può affrontare, o deve affrontare, per percorrere le stesse distanze. Sicuramente c'è un impatto: la nave è meno veloce del camion, questo vuol dire che consuma risorse di tempo doppie rispetto al camion, ma è anche vero che in un clima di regole, laddove si dovessero rispettare le ore di guida, il percorso in nave per l'autista sarebbe un tempo di sosta e non un tempo di lavoro; ma comunque, chiederò aiuto ai rappresentanti dei trasportatori presenti per poter valutare quale può essere l'impatto economico di questa maggior durata.

Tutto questo per dire che cosa? Che, alla fine, nostra convinzione è che il mercato, per buona parte delle rotte marittime da e per la Sardegna, ha fatto il suo mestiere, ha tenuto sotto controllo le tariffe, ha migliorato la qualità dei trasporti, ne ha migliorato la frequenza, ha migliorato l'occupazione in Sardegna perché oggi, per darvi un esempio, il gruppo Moby impiega, solo per la parte traghetti, circa cento persone tra operazioni dirette e indotto. All'interno del gruppo Moby la divisione rimorchiatori ha duecento occupati in Sardegna. Ma ci sono dei riflessi anche sull'utente finale, perché alla fine il passeggero che viaggia e compra il biglietto, o il camion che viaggia e deve pagare la polizza di carico, fa i conti con il dato del costo finale.

Io credo che questo sia un punto di partenza per fare un'ipotesi, un domani, di continuità territoriale. Per l'80% delle rotte e per l'80% del mercato, l'armatore privato ha fatto il suo mestiere, lo ha fatto pensiamo bene.

Vi è un punto che forse ci può portare a fare un'ulteriore riflessione, ed è il modello utilizzato da altre regioni insulari europee. Che cosa porta questo modello in termini di individuazione della continuità territoriale? Per quel che riguarda i passeggeri, altre regioni insulari hanno individuato le famose fasce deboli, ossia gli anziani, i residenti, gli studenti, altre fasce deboli, che hanno diritto ad un contributo, ma esso viene riconosciuto salvando sempre e comunque la facoltà di scelta del passeggero e del cliente, perché è questa che ha fatto crescere il mercato sia in termini di qualità che di tariffe. Credo che oggi sul mercato della Sardegna il bene più prezioso, che un modello di continuità territoriale possa e debba tutelare per un futuro, è il modello concorrenziale, ossia la facoltà di scelta del passeggero, sia esso sovvenzionato o non sovvenzionato.

Stesso discorso si può fare per le merci. In termini di valori assoluti ho mostrato che le tariffe di trasporto per i mezzi commerciali da e per la Sardegna rispetto ad altre regioni europee non sono più care, anzi, sono più economiche. Probabilmente è il prodotto che viene trasportato che non ha la capacità di assorbire quel tipo di tariffa. La tariffa non è in assoluto alta, lo è relativamente al basso valore aggiunto di determinati prodotti.

Allora, la conclusione qual è? In Sardegna si produce "n", abbiamo visto nell'introduzione che il tipo di export non riguarda solo prodotti a basso valore aggiunto, ci sono prodotti ad alto valore aggiunto che vanno al di fuori della Sardegna, questi probabilmente non hanno nessun problema a sopportare questi costi di trasporto. Ci sono però molti prodotti a basso valore aggiunto che oggi, pur essendo basso il costo del trasporto nave, hanno difficoltà a stare sul mercato.

Allora, forse sono le fasce deboli quelle a cui dobbiamo pensare in termini di contributo sulla continuità territoriale.

Grazie.

NUMERO COMPAGNIE E LINEE SERVITE SULLE ROTTE DA E PER LA  
SARDEGNA

- 5 Compagnie passeggeri e merci
- 2 Compagnie tutto merci
- 6 Linee passeggeri e merci
- 2 Linee merci

## LA CAPACITA' DI TRASPORTO

### CONTINENTE-SARDEGNA-CONTINENTE INVERNO

NUMERO PARTENZE MEDIA  
GIORNALIERE DA E PER LA  
SARDEGNA: **n° 20**

CAPACITA' MEDIA  
GIORNALIERA DI  
TRASPORTO PASSEGGIERI: **n° 36.000**

CAPACITA' MEDIA  
GIORNALIERA DI  
TRASPORTO AUTO: **n° 25.000**

CAPACITA' GIORNALIERA DI  
TRASPORTO MERCI: **mtl 20.000**

DOMANDA MEDIA GIORNALIERA DI TRASPORTO  
PASSEGGIERI: 6.681  
MERCI: 8.392

**LA CAPACITA' - MOBY**

**CONTINENTE-SARDEGNA-CONTINENTE**

**PERIODO INVERNALE**

**NUMERO PARTENZE  
GIORNALIERE DA E PER LA  
SARDEGNA: n° 6/8**

**CAPACITA' GIORNALIERA DI  
TRASPORTO PASSEGGERI: n° 8.400**

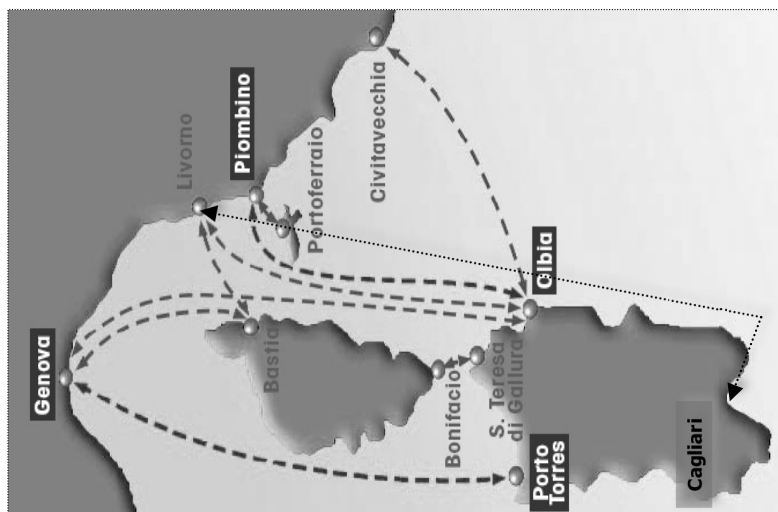
**CAPACITA' GIORNALIERA DI  
TRASPORTO AUTO: n° 2.260**

**IN ALTERNATIVA**

**CAPACITA' GIORNALIERA DI  
TRASPORTO MERCI: mtl 13.265**



## MOBY 2007 – LE ROTTE



**LA CAPACITA' - MOBY**

**CONTINENTE-SARDEGNA-CONTINENTE**

**PERIODO INVERNALE**

**NUMERO PARTENZE  
GIORNALIERE DA E PER LA  
SARDEGNA: n° 6/8**

**CAPACITA' GIORNALIERA DI  
TRASPORTO PASSEGGERI: n° 8.400**

**CAPACITA' GIORNALIERA DI  
TRASPORTO AUTO: n° 2.260**

**IN ALTERNATIVA**

**CAPACITA' GIORNALIERA DI  
TRASPORTO MERCI: mtl 13.265**

**LA CONTINUITA' TERRITORIALE IN  
SARDEGNA  
MERCÌ E PASSEGGERI**

**MERCI 2007 – LE LINEE – GLI ORARI – LA CAPACITA'**

**TRASPORTO MISTO PASSEGGERI-MERCI  
PERIODO INVERNALE  
SARDEGNA-CONTINENTE GIORNALIERO**

PART.	ARR.	NAVE	PASSEGGERI		GARAGE	
			NUMERO	AUTO	METRI LIN.	METRI LIN.
10.00	16.30	MARIA GRAZIA O.	1.000	190	190	2.000
22.00	4.30	GA	1.000	190	190	2.000
21.00	6.30	MOBY FREEDOM	2.200	750	750	2.000
<b>ONTINENTE</b>			<b>4.200</b>	<b>1.130</b>	<b>1.130</b>	<b>6.000</b>

**MERCI 2007 – LE LINEE – GLI ORARI – LA CAPACITA'**

**TRASPORTO SOLO MERCI  
SEMIRIMORCHI PERIODO INVERNALE  
CONTINENTE-SARDEGNA-CONTINENTE GIORNALIERO**

LINEA	ORARI		NAVE	PASSEGGERI	GARAGE	GARAGE METRI LIN.
	PART.	ARR.		NUMERO	AUTO	
LIVORNO-OLBIA	19.30	6.30	GIUSEPPE S.	SOLO MERCI	SOLO MERCI	1.828
OLBIA - LIVORNO	19.30	6.30	LUIGI P.	SOLO MERCI	SOLO MERCI	1.828
						<b>3.656</b>

**MERCI 2007 – LE LINEE – GLI ORARI – LA CAPACITA'**

**CONTINENTE-SARDEGNA-CONTINENTE**

**PERIODO ESTIVO**

**NUMERO PARTENZE  
GIORNALIERE DA E PER LA  
SARDEGNA: n° 22**

**CAPACITA' GIORNALIERA DI  
TRASPORTO PASSEGGIERI: n° 34.600**

**CAPACITA' GIORNALIERA DI  
TRASPORTO AUTO: n° 10.400**

**IN ALTERNATIVA**

**CAPACITA' GIORNALIERA DI  
TRASPORTO MERCI: mtl 32.500**

## MERCI 2007 – LE LINEE – GLI ORARI – LA CAPACITA'

### TRASPORTO MISTO PASSEGGERI-MERCI

#### CONTINENTE-SARDEGNA

LINEA	PARTENZE DA	ORARI		NAVE	PASSEGGERI		GARAGE	
		PART.	ARR.		NUMERO	AUTO	METRI LIN.	
LIVORNO-OLBIA	8.00	13.55	MOBY AKI	2.200	720	2.000		
PIOMBINO-OLBIA	14.30	19.00	MOBY TOMMY	2.200	750	2.000		
LIVORNO-OLBIA	21.30	8.00	MOBY OTTA	1.900	500	400		
PIOMBINO-OLBIA	22.00	4.30	MARIA GRAZIA O.	1.000	190	2.000		
LIVORNO-OLBIA	23.30	6.30	MOBY AKI	2.200	720	2.000		
CVTAVECCHIA-OLBIA	15.00	19.45	MOBY FREEDOM	2.200	720	2.000		
CVTAVECCHIA-OLBIA	22.00	8.00	MOBY FANTASY	1.500	380	100		
GENOVA-OLBIA	22.00	07.30	MOBY WONDER	2.200	720	2.000		
GENOVAPT TORRES	22.00	8.00	MOBY DREA	1.900	500	400		
<b>TOTALE CONTINENTE-SARDEGNA</b>					<b>17.300</b>	<b>5.200</b>	<b>12.900</b>	

## MERCI 2007 – LE LINEE – GLI ORARI – LA CAPACITA'

### TRASPORTO MISTO PASSEGGERI-MERCI

#### SARDEGNA-CONTINENTE

LINEA	PARTENZE DA	PART.	ARR.	NAVE	PASSEGGERI		GARAGE	
					NUMERO	AUTO	METRI LIN.	
OLBIA - PIOMBINO	8.00	12.30	MOBY TOMMY	2.200	720	2.000		
OLBIA-PIOMBINO	10.00	16.30	MARIA GRAZIA O.	1.000	190	2.000		
OLBIA - LIVORNO	12.00	19.15	MOBY OTTA	1.900	500	400		
OLBIA-LIVORNO	15.30	21.25	MOBY AKI	2.200	720	2.000		
OLBIA-LIVORNO	23.30	6.30	MOBY TOMMY	2.200	750	2.000		
OLBIA-CIVITAVECCHIA	9.00	13.45	MOBY FREEDOM	2.200	720	2.000		
OLBIA-CIVITAVECCHIA	12.00	19.00	MOBY FANTASY	1.500	380	100		
OLBIA -GENOVA	22.00	07.30	MOBY WONDER	2.200	720	2.000		
PT TORRES-GENOVA	10.00	20.00	MOBY DREA	1.900	500	400		
<b>TOTALE SARDEGNA-CONTINENTE</b>					<b>17.300</b>	<b>5.200</b>	<b>12.900</b>	



## MERCI 2007 – LE LINEE – GLI ORARI – LA CAPACITA'

### TRASPORTO SOLO MERCI

#### CONTINENTE-SARDEGNA-CONTINENTE

LINEA	ORARI		NAVE	PASSEGGERI NUMERO	GARAGE AUTO	GARAGE METRI LIN.
	PART.	ARR.				
LIVORNO-OLBIA	19:30	6:30	GIUSEPPE S.	SOLO MERCI	SOLO MERCI	1.828
OLBIA - LIVORNO	19:30	6:30	LUIGIP.	SOLO MERCI	SOLO MERCI	1.828
PIOMBINO-OLBIA	10:00	16:30	ELIANA M	SOLO MERCI	SOLO MERCI	1.500
OLBIA-PIOMBINO	22:00	4:30	ELIANA M	SOLO MERCI	SOLO MERCI	1.500
						<b>6.656</b>

## IL SETTORE MERCI – LE LINEE

### **PIOMBINO– OLBIA– PIOMBINO**

#### **FREQUENZA**

#### **4 PARTENZE AL GIORNO IN BS**

(MISTE MERCI/PAX)

CAPACITA' DI TRASPORTO MERCI 8.000 METRI LINEARI

#### **6 PARTENZE AL GIORNO IN AS**

(4 MISTE MERCI/PAX E 2 TUTTO MERCI)

CAPACITA' DI TRASPORTO MERCI 11.200 METRI LINEARI

### **LIVORNO-CAGLIARI-LIVORNO**

#### **FREQUENZA**

#### **2 PARTENZE SETTIMANALI**

(TUTTO MERCI)

CAPACITA' DI TRASPORTO MERCI 3.200 METRI LINEARI

### **LIVORNO– OLBIA– LIVORNO**

#### **FREQUENZA**

#### **4 PARTENZE AL GIORNO IN BS**

(2 MISTE MERCI/PAX E 2 TUTTO MERCI)

CAPACITA' DI TRASPORTO MERCI 7.200 METRI LINEARI

#### **8 PARTENZE AL GIORNO IN AS**

(4 MISTE MERCI/PAX E 2 TUTTO MERCI)

CAPACITA' DI TRASPORTO MERCI 11.200 METRI LINEARI

**MOBY 2007 – LA FLOTTA DELLE NAVI PASSEGGERI-MERCANTI**



COMPAGNIA	LINEA	MIGLIA	TARIFFA MEDIA AL METRO guidato	TARIFFA MEDIA AL METRO <sup>sr</sup>	METRO X MIGLIO	METRO X MIGLIO
<b>SARDEGNA</b>						
<b>TIRRENIA</b>	Civitavecchia Cagliari	231	€ 29,84	€ 30,34	€ 0,129	€ 0,131
<b>TIRRENIA</b>	Livorno Cagliari	295	€ 28,86	€ 28,63	€ 0,098	€ 0,097
<b>TIRRENIA</b>	Genova Porto Torres	215	€ 32,89	€ 32,77	€ 0,153	€ 0,152
<b>TIRRENIA</b>	Porto Torres Genova	215	€ 25,51	€ 25,39	€ 0,119	€ 0,118
<b>TIRRENIA</b>	Civitavecchia Olbia	125	€ 23,34	€ 23,34	€ 0,187	€ 0,187
<b>MOBY/LLOYD</b>	Piombino Olbia	125	€ 16,00	€ 17,09	€ 0,128	€ 0,137
<b>MOBY/LLOYD</b>	Livorno Olbia	164	€ 17,00	€ 18,09	€ 0,104	€ 0,110
<b>ARM. SARDI</b>	Livorno Olbia	164		€ 17,97		€ 0,110
<b>GNV</b>	Genova Porto Torres	215	€ 32,89	€ 33,35	€ 0,140	€ 0,160
<b>SARDINIA FERRIES</b>	Livorno Olbia	164	€ 11,14		€ 0,068	
<b>MEDIA</b>					€ 0,125	€ 0,134

COMPAGNIA	LINEA	MIGLIA	TARIFFA MEDIA AL METRO <i>guidato</i>	TARIFFA MEDIA AL METRO <i>sr</i>	METRO X MIGLIO	METRO X MIGLIO
<b>GNV</b>	SICILIA Genova Palermo	<b>427</b>	<b>€ 57,20</b>	€ 54,93	€ 0,129	<b>€ 0,134</b>
<b>TIRRENIA</b>	Napoli Palermo	<b>167</b>	<b>€ 25,50</b>	€ 25,50	€ 0,153	<b>€ 0,153</b>
<b>SNAV</b>	Napoli Palermo	<b>167</b>	<b>€ 24,00</b>	€ 24,00	€ 0,144	<b>€ 0,144</b>
<b>GNV</b>	Livorno Palermo	<b>354</b>	<b>€ 46,50</b>	€ 47,42	€ 0,134	<b>€ 0,131</b>
<b>GNV</b>	Civitavecchia Palermo	<b>248</b>	<b>€ 38,00</b>	€ 36,00	€ 0,145	<b>€ 0,153</b>
<b>SNAV</b>	Civitavecchia Palermo	<b>248</b>	<b>€ 38,00</b>	€ 36,00	€ 0,145	<b>€ 0,153</b>
<b>MEDIA</b>						<b>€ 0,145</b>
						<b>€ 0,142</b>
						<b>6%</b>

COMPAGNIA	LINEA	MIGLIA	TARIFFA MEDIA AL METRO guidato	METRO X MIGLIO
<b>CORSICA/FRANCIA</b>				
<b>CORSICA FERRIES</b>	TOLONE/CORSICA	149	€ 33,00	€ 0,221
<b>CORSICA FERRIES</b>	CORSICA/TOLONE	149	€ 21,00	€ 0,141
<b>SNCM</b>	FRANCIA/CORSICA	160	€ 46,91	€ 0,293
<b>SNCM</b>	CORSICA/FRANCIA	160	€ 32,85	€ 0,205
<b>MEDIA</b>				€ 0,215 61%

COMPAGNIA	LINEA	MIGLIA	TARIFFA MEDIA AL METRO guidato	METRO X MIGLIO
<b>SPAGNA MEDITERRANEO</b>				
TRASMEDITERRANEA	BARCELLONA-PALMA DI MAIORCA	130	€ 90,00	€ 0,692
TRASMEDITERRANEA	BARCELLONA-IBIZA	160	€ 90,00	€ 0,563
TRASMEDITERRANEA	VALENCIA-PALMA DI MAIORCA	144	€ 105,73	€ 0,734
TRASMEDITERRANEA	VALENCIA-IBIZA	97	€ 47,50	€ 0,490
<b>MEDIA</b>				<b>€ 0,620</b>
				<b>364%</b>

COMPAGNIA	LINEA	MIGLIA	TARIFFA MEDIA AL METRO guidato	METRO X MIGLIO
<b>AREA INGLESE</b>				
<b>BRITANNY FERRIES</b>	PLYMOUTH-HROSCOFF	120	€ 53,69	€ 0,447
<b>P&amp;O FERRIES</b>	DOVER-CALAIS	22	€ 23,93	€ 1,088
<b>STENA LINE</b>	STRANRAER-BELFAST	46	€ 27,11	€ 0,589
<b>IRISH FERRIES</b>	ROSSLARE-CHERBOURG	305	€ 105,04	€ 0,344
<b>MEDIA</b>				€ 0,617
				36,2%



## **COSTI TRASPORTO STRADALE. Componenti di costo per un autoarticolato a 5 assi che effettua 100.000 km / anno.**

Fonte : Comitato Centrale Albo Nazionale  
Autotrasportatori – Indagine Conoscitiva sui  
Costi delle Imprese Italiane di Autotrasporto per  
Conto Terzi – Aggiornamento Gennaio 2005

Costi per KM (€)		VOCE	SOTTOVOCE	% su TOT.
<b>1.</b>	<b>Acquisto Veicolo su Strada</b>	<b>€ 0,258</b>		<b>18,5%</b>
1.1	Acquisto		€ 0,256	
1.2	Imposte (Una Tantum)		€ 0,002	
<b>2.</b>	<b>Assicurazioni</b>	<b>€ 0,081</b>		<b>5,9%</b>
2.1	RCA		€ 0,055	
2.2	Incendio e Furto		€ 0,014	
2.3	Imposte		€ 0,012	
<b>3.</b>	<b>Tassazione del Veicolo</b>	<b>€ 0,007</b>		<b>0,5%</b>
<b>4.</b>	<b>Pneumatici</b>	<b>€ 0,115</b>		<b>8,4%</b>
4.1	Trattore		€ 0,054	
4.2	Semirimorchio		€ 0,061	
<b>5.</b>	<b>Carburante (€/litro)</b>	<b>€ 0,275</b>		<b>20,0%</b>
5.1	Prezzo Industriale		€ 0,142	
5.2	Imposta di Fabbricazione		€ 0,133	
<b>6.</b>	<b>Manutenzione e Riparazione</b>	<b>€ 0,079</b>		<b>5,8%</b>
6.1	Mano d'Opera		€ 0,028	
6.2	Ricambi		€ 0,044	
6.3	Lubrificanti		€ 0,007	
<b>7.</b>	<b>Pedaggi Autostradali (€/Km)</b>	<b>€ 0,097</b>		<b>7,1%</b>
<b>8.</b>	<b>Costi Conducente</b>	<b>€ 0,459</b>		<b>33,5%</b>
<b>TOTALE GENERALE</b>		<b>€ 1,371</b>		<b>100,0%</b>

# Confronto costi mare/terra

	VIA MARE		VIA TERRA		Δ mare/terra
	165 MIGLIA	costo autista 15 H viaggio + attesa	305 KM		
LIVORNO-OLBIA					
COSTO	AA 16,5 m CONAUTISTA	€ 315,01	€ 61,87	€ 418,16	€ 41,28
COSTO	SR 13,5 m	€ 266,22		€ 418,16	€ 151,94

**Da valutare, in aggiunta al costo mare, il differenziale di durata del viaggio  
via mare (9 ore) rispetto a quello via terra (4,30 ore)**

**LA CONTINUITA' TERRITORIALE IN  
SARDEGNA  
MERCATI E PASSEGGERI**

## MOBY- L'EVOLUZIONE DEL COSTO DEL BUNKER

	2004	2005	2006	2007
--	------	------	------	------

TOTALE BUNKER (MLN DI €)	17,1	27,7	36,5	51,5
--------------------------	------	------	------	------

PREZZO MEDIO TONNELLATA (€)	190	268	320	252
-----------------------------	-----	-----	-----	-----

BUNKER SU COSTI OPERATIVI

25%

28%

32%

34%

BUNKER SU FATTURATO

14%

17%

20%

20%



## **CONTINUITÀ TERRITORIALE E CONCORRENZA NEL TRASPORTO NAVALE DI PERSONE E MERCI DA E PER LA SARDEGNA**

**Ugo Masciocchi** - Direttore commerciale operativo Gruppo Tirrenia Spa

Buongiorno a tutti, sono Ugo Masciocchi, Direttore Commerciale Operativo di Tirrenia da quasi quarant'anni.

L'amico Massimo Mura ha esposto in modo egregio quella che è la situazione del trasporto marittimo, ovviamente dando peso ed evidenza a quelli che sono i servizi e le strutture del gruppo Moby. Io cercherò di farlo per quanto riguarda la Tirrenia, società che intrattiene un rapporto di odio - amore con l'isola.

Volevo soltanto fare alcune premesse. Spesso si è detto, e ne abbiamo discusso anche con l'Assessore qui presente, che le navi Tirrenia lavorano con la Sardegna alla quale devono il loro lavoro, e su di esse non si trova personale sardo. Non è vero, si ripete sempre questa cosa; Tirrenia ha chiesto personale sardo, ha portato per diverse volte navi ad armare in Sardegna, e le domande vanno sempre disertate. Evidentemente non c'è una vocazione per questo tipo di lavoro. L'abbiamo fatto, siamo disposti a rifarlo, ma non è così. Non è che Tirrenia non imbarca marittimi sardi, non ci sono evidentemente quelle figure che possono andare sulla nave.

Abbiamo dipendenti sardi in quanto abbiamo uffici ad Olbia, a Porto Torres, e a Cagliari, quindi svolgiamo attività nelle quali Tirrenia impiega personale sardo. Così anche per i lavori di manutenzione alle navi piccole. Li svolgiamo ai

bacini dei Rimorchiatori Sardi, ma non ci sono attrezzature, né ci sono ditte specializzate che possono fare degli interventi alle navi più grandi. La volontà c'è. Noi andiamo ad eseguire i lavori dove ci garantiscono un buon lavoro alla nave ed anche risparmiare. Non vi sarà sfuggito, dalle gare cui partecipiamo, che in questi ultimi tempi stiamo realizzando a fare lavori in Croazia. Laggiù lavorano il ferro in modo egregio, ad un costo del 60% inferiore rispetto all'Italia: oggi bisogna contenere i costi.

Un'altra cosa. Ci viene rinfacciato spesso di utilizzare navi vecchie ed obsolete. Come diceva Mura, Moby ha aggiornato la flotta. Dobbiamo ringraziare di questo la concorrenza che ci ha stimolato, bisogna ammetterlo. Dal 2001, infatti, abbiamo 5 supertraghetti nuovi da 30 nodi, l'ultimo è stato consegnato nel luglio del 2005. Quindi, le uniche navi vecchie rimaste, e che verranno sostituite qualora passi il piano quinquennale, sono le due navi della Civitavecchia - Cagliari.

È una linea di 235 miglia, abbastanza lunga, non attrae il mercato. Come si diceva prima, e lo dice anche il privato, andare ad investire 120 - 130 milioni di euro su una linea che non ha potenzialità, è dura. Lo vediamo tutte le sere, partiamo tutti i giorni da Olbia, da Cagliari, da Civitavecchia, da Arbatax, sbarchiamo venti passeggeri, ad

Arbatax settanta, ottanta passeggeri. Quello è il volume di traffico, cioè il mercato. Investire 240 miliardi delle vecchie lire su una linea che produce soltanto sbilanci negativi, non è facile farlo digerire al contribuente.

Adesso, su tutto il nord abbiamo navi nuovissime, sono a livello di navi da crociera con un ottimo standard, qualità, puntualità, eccetera. Per il sud, qualora dovesse passare il piano industriale presentato al Ministro Bianchi, immetteremo due nuove navi sulla Civitavecchia - Cagliari. Esse non faranno 30 nodi, e non si tratta di supertraghetti però, ad una velocità di 22 - 23 nodi, impiegheranno dodici ore per la traversata, partendo alle otto di sera e arrivando alle sette di mattina a Cagliari, un orario abbastanza decente.

Sulle altre linee, tipo la Napoli - Cagliari, la Palermo - Cagliari, Trapani - Cagliari, intese come continuità territoriale, questa non viene rispettata perché, in effetti, le navi hanno una frequenza settimanale. Ma la domanda è questa: per quale motivo sulle tratte Civitavecchia - Cagliari, Palermo - Cagliari, Napoli - Cagliari, Trapani - Cagliari mai, da 36 anni a questa parte, nessuno ha attivato una nuova linea? Il privato necessariamente lo fa dove c'è un bacino, dove il suo investimento viene recuperato in termini economici.

L'interscambio esiste, e purtroppo è penalizzato, ma è talmente limitato che non può consentire di allestire una nave che va avanti e indietro fra Palermo e Cagliari, o Trapani e Cagliari per portare dodici - venti per-

sone. Lo Stato, solo lo Stato, o una flotta sarda può garantire quel tipo di collegamento, che è un collegamento prettamente sociale.

Idem la Civitavecchia - Cagliari. Parecchi si ricorderanno che la Sardinia Ferries tentò di attivare la tratta Civitavecchia - Cagliari inseguendo una nave. Ebbene, la Compagnia ha rinunciato affermando: "Non è possibile, non mi danno l'ufficio", in realtà ha rinunciato perché non c'erano i numeri per poter mantenere una linea del genere.

Quindi, quando si dice che Tirrenia ha il monopolio, bisogna tener presente che il nostro è un monopolio forzato. Ben venga il privato, come ha fatto su Civitavecchia - Olbia, su Genova - Porto Torres, su Genova - Olbia, prevalentemente d'estate. Sapete che Genova - Olbia si attiva il primo giugno, fino al 30 settembre. È giusto che facciamo così, in quel periodo il mezzo nautico viene sfruttato e c'è il guadagno. Noi lo facciamo tutto l'anno, facciamo Genova - Olbia - Arbatax, andiamo a Arbatax con venti, dodici passeggeri, ci andiamo tutte le volte che dobbiamo perché svolgiamo un servizio pubblico, e quindi abbiamo un contributo da parte dello Stato, e non ci andiamo con navi vecchie, ma con navi tipo la Tara che è costata 125 milioni di euro.

Quindi, il discorso della tanto bistrattata Tirrenia ha un senso, ci dobbiamo migliorare e l'abbiamo fatto investendo nelle navi. Nel piano industriale abbiamo previsto di chiudere questo cerchio, mettendo anche la Civitavecchia - Cagliari in condizione di poter avere una parità di qualità di servizio.

Ecco, questo è il modo in cui opera Tirrenia in questo momento.

Qualche settimana fa abbiamo presentato un piano industriale al Ministro, poi c'è stato il problema della caduta del Governo, se verrà approvato si andrà avanti. Noi speriamo che già dalla fine di quest'anno o l'anno prossimo, se il programma va avanti, di poter chiudere il discorso della Civitavecchia - Cagliari con queste nuove unità. Prevediamo che le navi avranno caratteristiche differenti: un'ampia capacità di garage, aumentandola da 700 a 2.000 metri, la resa migliore, la maggiore velocità, e potranno essere una valida alternativa - mi dispiace per l'amico Massimo - all'imbarco sulla Livorno - Olbia, per poi raggiungere Cagliari via strada.

Per quanto riguarda poi il discorso di continuità, sia merci che passeggeri, la Tirrenia ha cominciato nel maggio del '36 il primo servizio giornaliero da Civitavecchia per Terranova con due navi, l'Olbia e la Gallura. Partivano alle 19 e 30 da Civitavecchia e alle 20 e 30 da Terranova, in coincidenza col treno che veniva da Chilivani e con quello che partiva da Roma alle 17 e arrivava alle 18 e 30 a Civitavecchia marittima. Da allora, dal '36, tranne il breve periodo della guerra, ha sempre funzionato; mentre la linea su Cagliari che era settimanale e bisettimanale, è diventata giornaliera da diversi anni. Ovviamente, la continuità di allora era diversa dalle esigenze che noi cittadini abbiamo in questo momento e quindi la Tirrenia si è adeguata, tant'è che sulla Civitavecchia - Olbia abbiamo due navi di ultima genera-

zione, lo Sharden e il Nuraghes, che fanno 30 nodi e portano fino a 3.000 passeggeri, con quel livello di standard alto che hanno adesso tutte le navi, perché bene o male sono costruite allo stesso modo, chi in un cantiere, chi nell'altro. La Moby è stata costruita dalla stessa FinCantieri, dove noi abbiamo fatto tutte e cinque le navi, quindi gli standard qualitativi sono i medesimi, gli architetti poi, gira e rigira, sono gli stessi, i disegni pure, cambia il colore della moquette, ma la qualità a bordo delle navi è sempre quella.

Quindi, per quanto riguarda l'aspetto di continuità territoriale, i collegamenti sono quelli assegnati a Tirrenia fino al 31 dicembre del prossimo anno, in cui scade la convenzione.

Noi abbiamo presentato un programma che prevede, (se viene accettato dal Governo, poi dovrebbe essere sottoposto a Bruxelles, salvo altri interventi), il prolungamento della convenzione fino al 2012. Abbiamo previsto una serie di investimenti, quello sulla Civitavecchia - Cagliari, e quattro nuove navi per il servizio su Carloforte - Calasetta. Sono quattro traghetti fatti ad hoc per quel tipo di collegamento, il primo dovrebbe entrare in funzione alla fine del 2008 e gli altri a seguire fino al 2010. Sono quattro unità nuove che vanno a migliorare il collegamento fra Carloforte - Calasetta e Carloforte - Portovesme e quindi fornire continuità all'isola. Come si diceva prima nella presentazione, è vero, i numeri sono grossi, ma il servizio vero può essere paragonato a quello di una metropolitana. D'altronde, sulla Maddalena - Palau il



prezzo del biglietto è inferiore a quello che si paga sul pullman, cioè se a Cagliari, Napoli e Roma, si paga un euro, su queste linee si paga 0,70 - 0,60; quindi, è una vera e propria metropolitana, ogni dieci minuti c'è un mezzo che parte, quindi è continuità.

Sapete che noi, sia per le tariffe passeggeri che per quelle merci, abbiamo una procedura ministeriale; sono tre i Ministeri interessati, quello dei Trasporti, quello del Tesoro e quello delle Attività Produttive, poi c'è la Corte dei Conti che sancisce il decreto prima di approvare; quindi, sono loro che stabiliscono le tariffe.

È vero, la concessione avviene su proposta della Compagnia. In questo ultimo periodo Tirrenia ha proposto delle tariffe in riduzione, ovviamente da adeguarsi al mercato, visto che attualmente, anche nel campo marittimo, è stata introdotta ottimamente dalla Moby Line, la tariffa a riempimento. La chiamano low cost ma, in effetti, è una low cost particolare, a riempimento della nave, perché nel fine settimana - tutti chiedono di partire il venerdì sera o il sabato mattina - soprattutto i villaggi e i residence lo richiedono. Durante il fine settimana, da Civitavecchia per Olbia abbiamo nove partenze con le quali imbarchiamo circa 70.000 persone e 5.000 macchine. I restanti giorni della settimana ci dividiamo quel poco traffico esistente. Sulle tariffe di questi giorni purtroppo abbiamo dei vincoli, per cui la tariffa non è modificabile. Loro invece hanno la possibilità di farlo: la macchina ad un euro, la best price, l'andata e ritorno. Questo a

noi non è consentito, però abbiamo chiesto al Ministero, nel piano industriale, di portare le linee fuori convenzione.

Per esempio la Genova - Porto Torres, nel senso che, (ferma restando la convenzione fino al dicembre 2008 e gli obblighi che per noi ne derivano, nel senso della regolarità della partenza, delle frequenze, degli orari, delle tariffe per i residenti, le tariffe per gli emigrati e tutte quelle altre classi sociali per cui è prevista, dal Decreto del Ministero, la tariffa agevolata), per le tratte non soggette a questi vincoli, di poter agire come l'armamento privato, cioè con tariffe a riempimento. Stiamo studiando un programma con una società americana, il quale ci dà la variazione del tariffario a riempimento. È ovvio che se la tariffa di quel giorno, la low cost, è di venti euro meno di quella per il residente, questo utilizza quella più conveniente, cioè noi offriamo in quel giorno la tariffa più bassa in base al riempimento. Se la tariffa del residente è più alta, ovviamente pagherà sempre quella più bassa di quel giorno. In pratica, abbiamo proposto al Ministero: dal 1° giugno al 31 dicembre la linea è fuori convenzione, non chiediamo nessun contributo, se si va in perdita, perde Tirrenia, se si guadagna, i soldi vanno a beneficio del Ministero, a sgravio del contributo di convenzione del periodo dell'anno. Nel piano industriale abbiamo chiesto che quest'anno vadano fuori convenzione per la concessione per Genova - Porto Torres; ma anche, dal 1° gennaio 2008, la Civitavecchia - Olbia, la Napoli - Paler-

mo e le due linee dell'Adriatico. Le linee che pensiamo debbano andare in convenzione, in quanto pubblici servizi, sono la Genova - Olbia - Arbatax che in inverno facciamo soltanto noi, otto mesi all'anno. Non è una linea che si può mantenere con tariffe particolari perché d'inverno viaggiano 60 - 70 persone, quindi a quella linea si destina il contributo. Idem la Civitavecchia - Cagliari. A maggior ragione, quando avremo delle navi migliori, è una linea il cui bacino d'utenza è talmente limitato che non potrà mai essere una linea che va a break even, e portare utili.

Quindi, noi prevediamo che la Civitavecchia - Olbia - Arbatax e la Genova - Olbia - Arbatax rimangano in convenzione, cioè con il contributo dello Stato. La nuova convenzione verrà parametrata su altri discorsi, quindi anche su questo.

Sulle altre linee non chiederemo nessun contributo allo Stato. Opereremo e le gestiremo in modo autonomo, in modo imprenditoriale, e se Tirrenia sbaglierà, pagherà direttamente. Quindi, ci metteremo sul mercato come i privati. Questo è un grosso vantaggio perché oggi, ripetiamo, con le politiche tariffarie giuste ed il mercato che vuole questa flessibilità tariffaria, abbiamo linee in cui l'armamento privato, (le famose partenze calde dove tutti si concentrano e vogliono partire), ha delle tariffe che sono il 30% più alte delle nostre. Poi abbiamo delle tariffe molto discordanti. Per esempio, noi il lunedì abbiamo prezzi da alta stagione, portando 100 persone, e loro invece hanno la tariffa bassa, la best price.

Allora, visto che in regime di convenzione non è possibile applicare tariffe differenziate, abbiamo chiesto di portare fuori convenzione alcune rotte, e probabilmente potremo avere Genova - Porto Torres.

Per quanto riguarda le merci il discorso è soggetto alla fuori convenzione, anche se devo dire che sulle tariffe merci siamo abbastanza allineati. Sulle diverse tratte dove non operiamo, su Livorno da Olbia e Piombino, dove operano soltanto la Moby e la Corsica Sardinia Ferries, se andiamo ad equiparare la nostra Civitavecchia - Olbia con la Piombino - Olbia, i prezzi sostanzialmente si equivalgono.

Siamo senz'altro bassi in base a quella che è la produttività sulle linee lunghe. Noi abbiamo una Cagliari - Genova, una Cagliari - Livorno, linee che sono lunghissime, da 350 miglia, da 279 miglia; è vero il discorso che faceva Mura circa la differenza tra la percorrenza nautica e la percorrenza stradale, per cui, sostanzialmente, chi va via terra non paga di meno, o di più, paga sostanzialmente quanto paga via mare, sulle tratte tipo Livorno, o tipo Piombino. Ma se consideriamo i quasi 790 chilometri della Cagliari - Genova e li raffrontiamo al costo per chilometro, scopriamo che un semirimorchio da Cagliari a Genova via mare paga 320 euro, via strada ne paga 700. Quindi, sulla tratta lunga questo "k" aumenta in modo esponenziale.

Questa considerazione farebbe crollare il discorso che si faceva tanto tempo fa anche con l'Assessore Brocchia: come si può fare per incentivare la gente a venire a

Cagliari via mare evitando che sbarchi a Olbia, per poi percorrere la 131 contribuendo all'intasamento delle strade?

Lì il discorso è da studiare. Noi pensavamo, all'epoca, di poter chiedere al Governo che questo tipo d'intreccio potesse rientrare attraverso le cosiddette autostrade del mare, ossia dire: il prodotto finale è Cagliari, per cui se tu da Livorno vai a Cagliari, io ti riconosco un bonus, se vai ad Olbia no, perché da Olbia intasi la strada. In pratica, lo stesso discorso dell'autostrada del mare fra il continente e la Sicilia.

La Sardegna, però, è stata esclusa dall'autostrada del mare.

L'unica soluzione, secondo me, è quella del decongestionamento. Se questi sono possibili, sulle strade dal nord al sud Sardegna, essi sono da privilegiare attraverso contributi all'autotrasportatore, al fine di incentivarlo ad utilizzare maggiormente il porto di Cagliari.

Stesso discorso per le merci. Il problema vero della Sardegna è che mancano le esportazioni. Il vantaggio nel continente è che si fa il trasporto carico - carico. Il discorso dell'autotrasportatore che viene in Sardegna è differente: egli deve praticare al suo cliente un prezzo che copra in parte il nolo di ritorno a vuoto. È vero che hanno delle agevolazioni perché, almeno noi come Tirrenia, praticiamo sempre il nolo del vuoto, che è un nolo diverso: ogni quattro vuoti, ne diamo uno gratuito, per cui il costo si abbatte del 25%. Però oggi come oggi, da quello che ci risulta, agli amici autotrasportatori questo non basta più.

Un aiuto si può dare, però dobbiamo sederci ad un tavolo tutti quanti per capire in che modo.

Io ritengo che le compagnie marittime siano al limite per le agevolazioni che concedono. Del resto, il costo del carburante è aumentato considerevolmente, e più le tratte sono lunghe più le navi consumano.

Grazie.

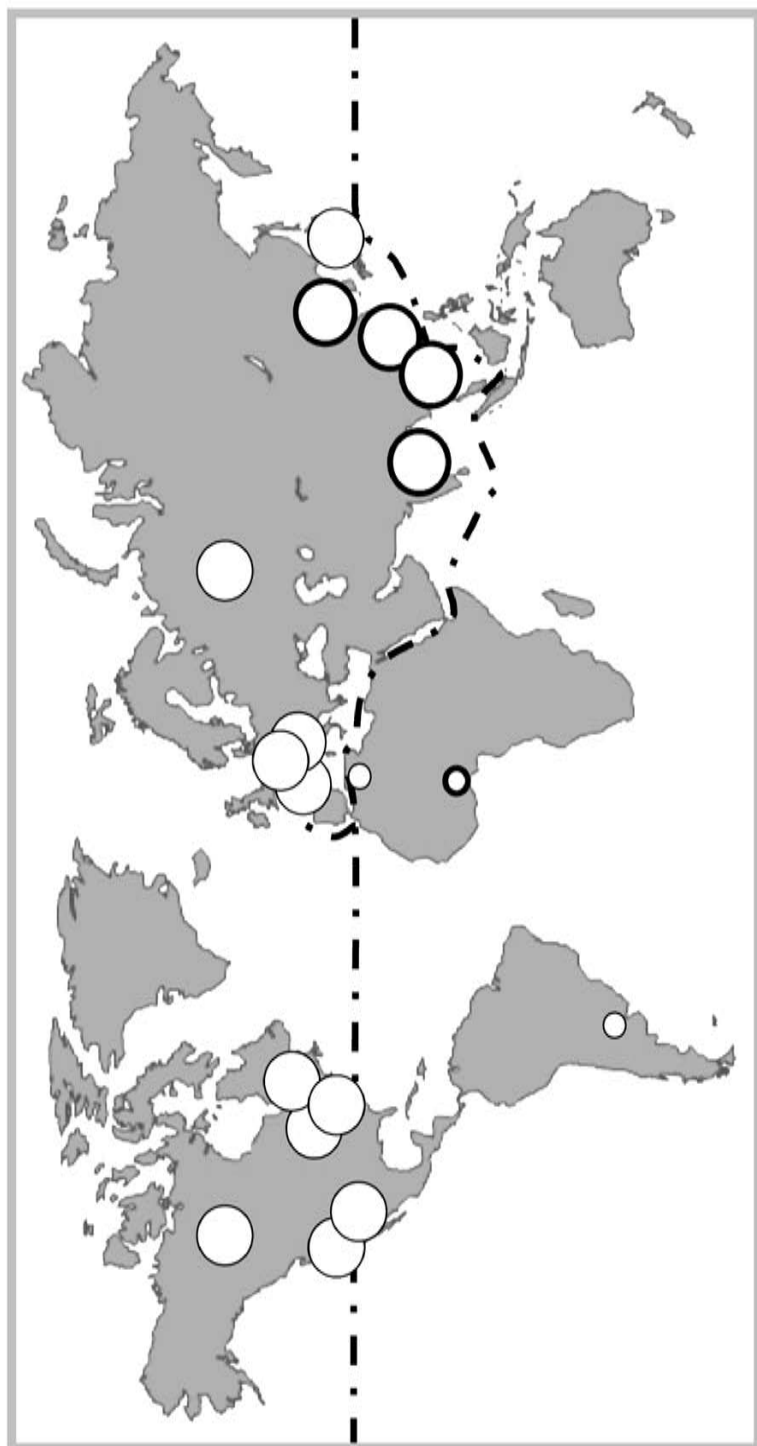
**TRANSHPMENT E PROSPETTIVE DI  
INTERNAZIONALIZZAZIONE DELLE PRODUZIONI  
DELLA SARDEGNA**

**Raffaello Cioni**  
Direttore Generale CICT

- ◆ **IL QUADRO EVOLUTIVO DEL TRAFFICO CONTAINERIZZATO NEL MEDITERRANEO**
- ◆ **OPPORTUNITA' PER IL SISTEMA SARDEGNA: POLO LOGISTICO E SVILUPPO LOCALE**
- ◆ **PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEL PORTO CANALE: COMPLETAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE E MANTENIMENTO DELLA COMPETITIVITA'**

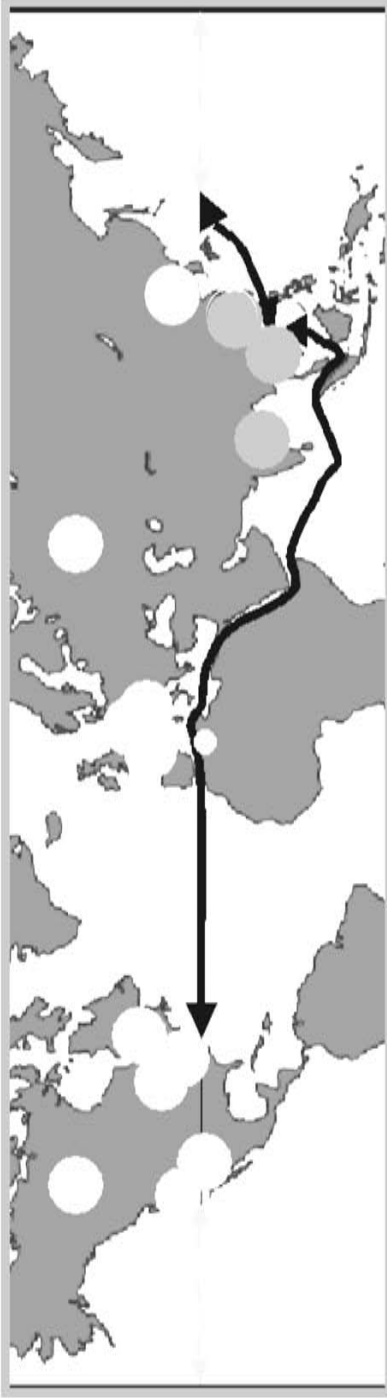
# **IL QUADRO EVOLUTIVO DEL TRAFFICO CONTAINERIZZATO NEL MEDITERRANEO**

## AREE DI PRODUZIONE E AREE DI CONSUMO



○ Aree di produzione    - - - Aree di consumo    - - - Principali flussi marittimi

## ROTTA FAR EAST-USA (PERCHE' WESTBOUND, VIA MED)



- La costa est degli Stati Uniti è più popolata e ricca
- Non si deve organizzare il “land bridge” da costa a costa, evitando “rottture di carico” e costi di trasporto supplementari
- L’Europa e i paesi del Mediterraneo rappresentano un mercato di destinazione finale molto importante per le produzioni asiatiche



## AUMENTO DEI FLUSSI FAR EAST-EUROPA (TEU)

**Far East – Europa (WB)**

**2005: 8.912.000 TEU**

**2008: 11.859.000 TEU**

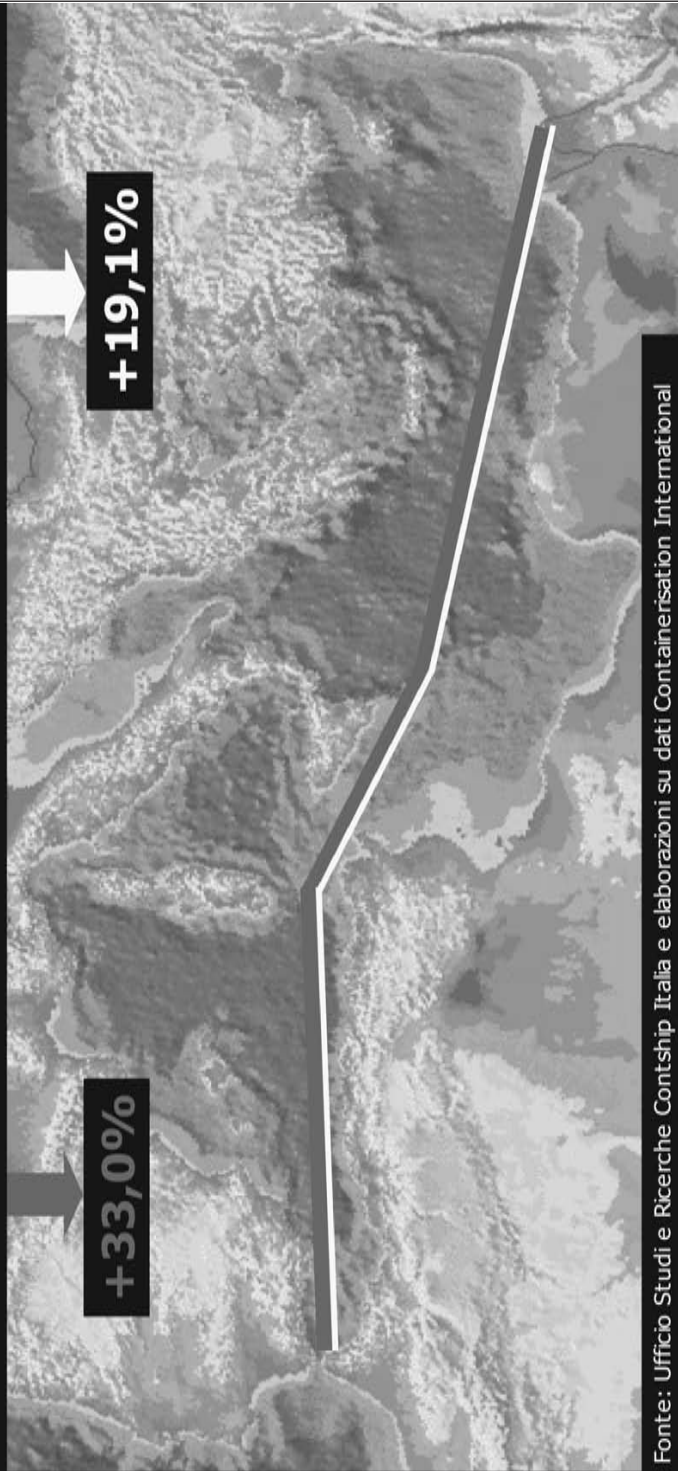
**+33,0%**

**Europa – Far East (EB)**

**2005: 3.630.000 TEU**

**2008: 4.324.000 TEU**

**+19,1%**



Fonte: Ufficio Studi e Ricerche Contship Italia e elaborazioni su dati Containerisation International

# HANDLING MEDITERRANEO: RISULTATI E PREVISIONI

**Mediterraneo +  
Mar Nero (TEU)**

**56 Milioni**  
*(42% Transhipment)*

**35 Milioni**  
*(39% Transhipment)*

**+ 60%**

**2005**

**2011**

Fonte: Contship Italia Studies & Research su dati Ocean Shipping Consultants (scenario conservativo)

## I SISTEMI DISTRIBUTIVI NEL MEDITERRANEO



## FATTORI DI COMPETITIVITA'

### PORTI HUB

- Localizzazione con minima deviazione rispetto alla rotta ottimale
- Pescaggio di 16-18 mt
- Banchine di 1000 mt e oltre
- Produttività
- Aree di stoccaggio
- Numero di porti connessi

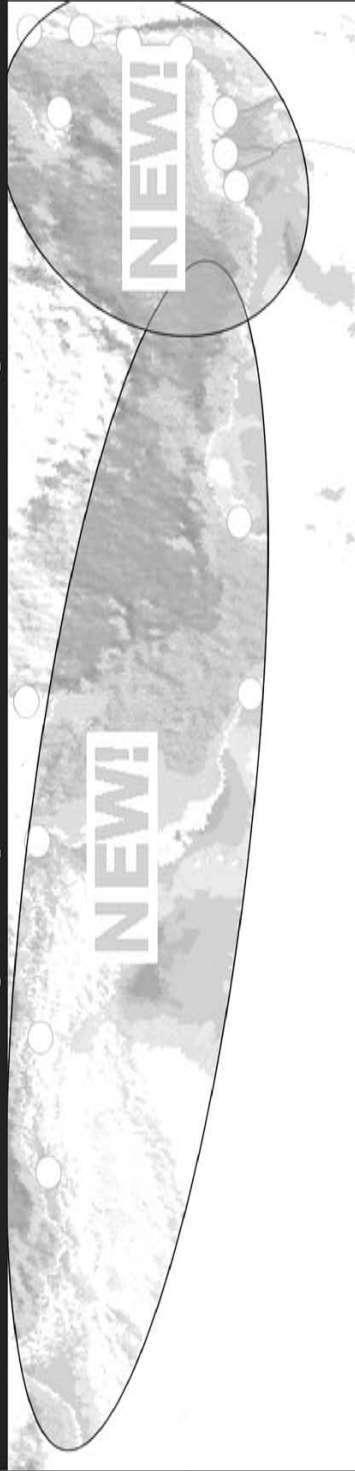
### PORTI DIRECT CALL

- Localizzazione prossima alle aree di destinazione finale
- Dotazione mezzi di piazzale
- Disponibilità di magazzini e aree di stoccaggio merce
- Accessibilità fisica ed economica: costo trasporto, ampia disponibilità di connessioni intermodali etc.

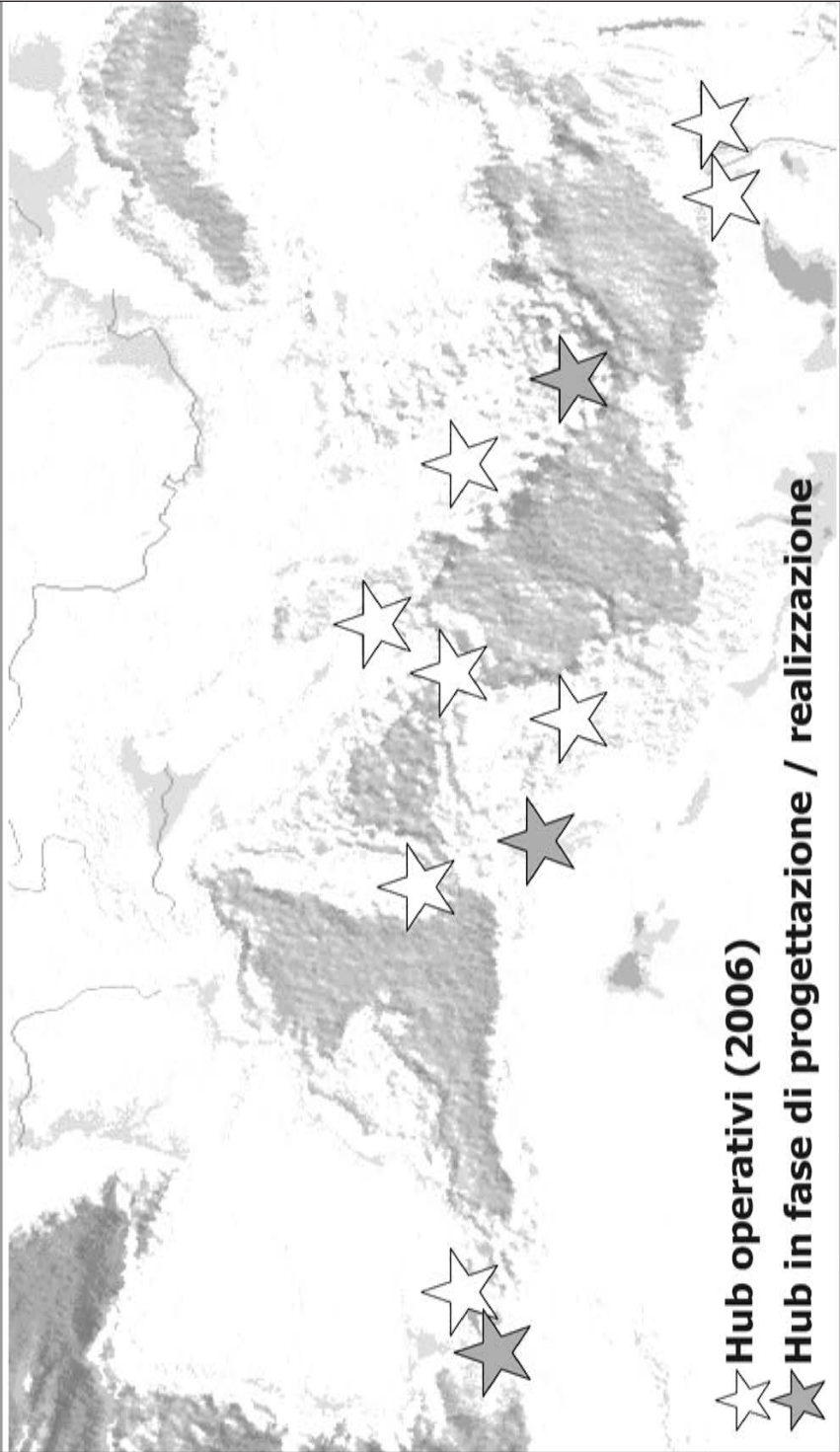
## I NUOVI MERCATI: OPPORTUNITA' E MINACCIA



**Per i porti italiani, i nuovi mercati nell'est europeo e del Mediterraneo costituiscono sia un'opportunità data la crescita della Domanda sia una minaccia per la presenza nuova offerta portuale**



**HUB MEDITERRANEI: PANORAMA COMPETITIVO 2011/2012**



- ☆ Hub operativi (2006)
- ★ Hub in fase di progettazione / realizzazione

•LO SCENARIO DELLO SHIPPING  
LA GLOBALIZZAZIONE

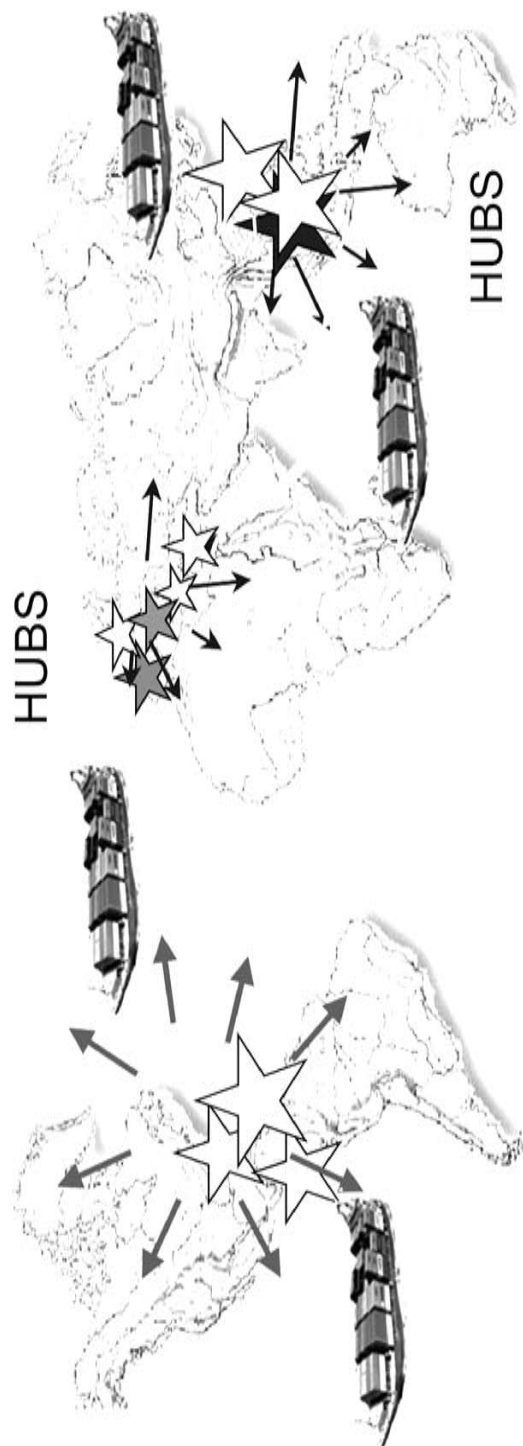


•LO SCENARIO DELLO SHIPPING  
EFFETTI SUL SETTORE SHIPPING



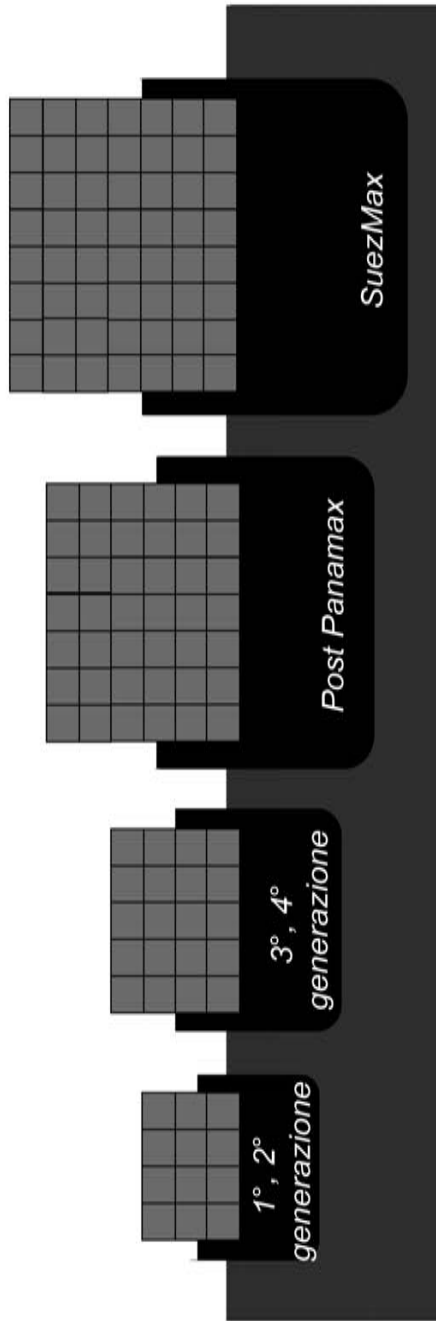


•LO SCENARIO DELLO SHIPPING  
DIMINUISCE LA FLESSIBILITA'



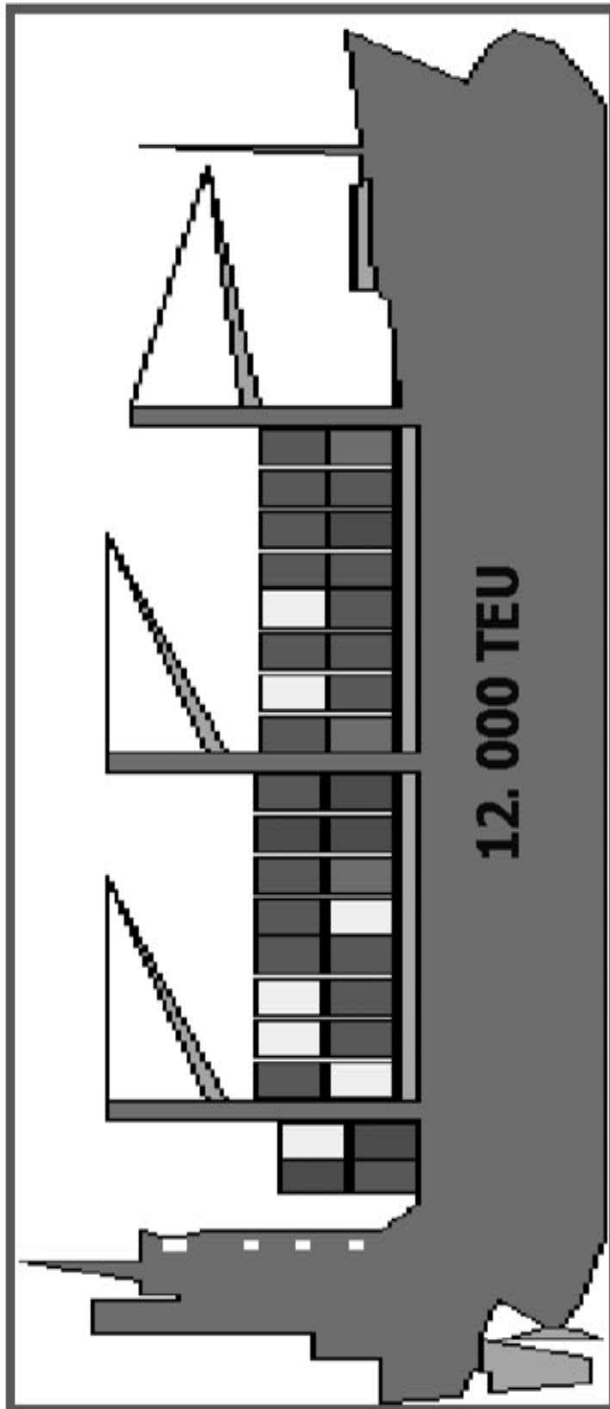
•LO SCENARIO DELLO SHIPPING

**LA CRESCITA DIMENSIONALE**



<b>Capacità (TEU)</b>	1.000 – 2.000	3.000 – 4.700	4.700 – 9.000	Circa 12.000 – 13.000
<b>Pescaggio</b>	10 – 11,5 m	12,5 m	13,5 – 14,5 m	15 m
<b>Lunghezza</b>	< 250 m	< 300 m	> 300 m	> 350 m
<b>Larghezza</b>	28 m	32 m	39 - 43 m	> 55 m
<b>Altezza fuori acqua</b>			> 30 m	> 40 m

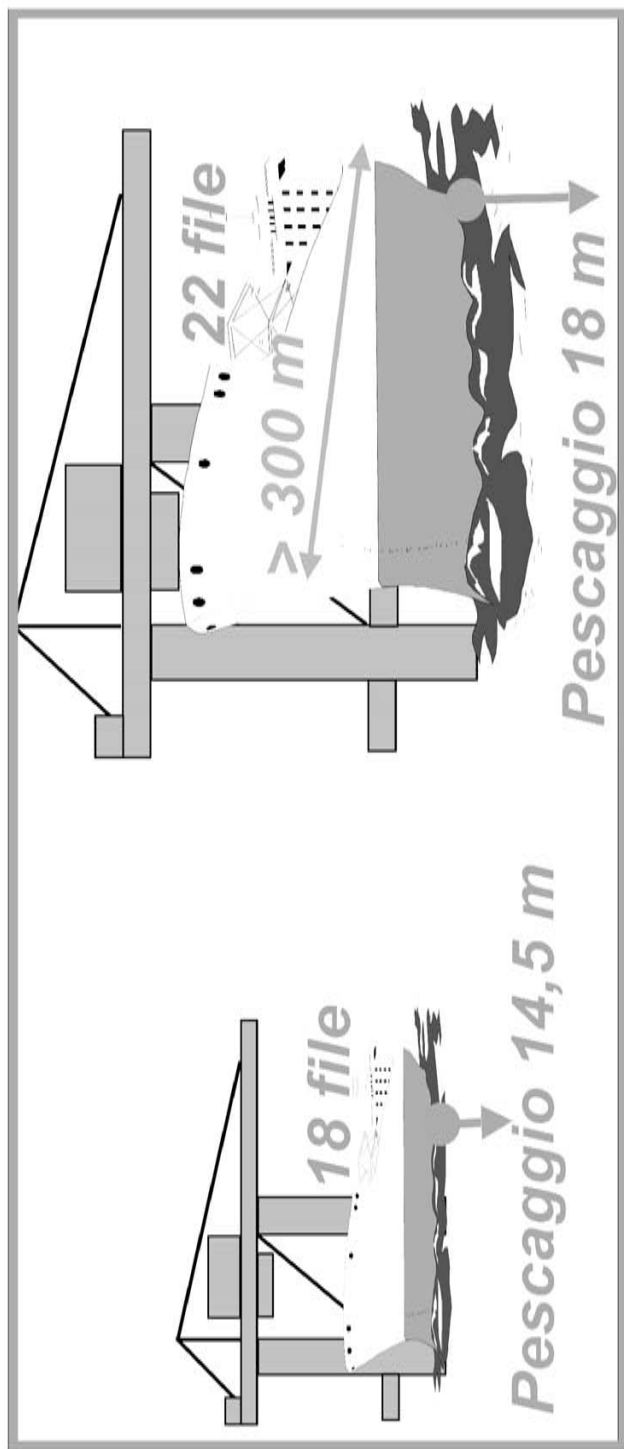
**CONSEGUENZE SUI VOLUMI DI TRAFFICO**



**12. 000 TEU**

**AUMENTANO I VOLUMI  
PER SINGOLO CLIENTE**

## SVILUPPO FLOTTA E INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO



L'evoluzione della flotta determina la rapida obsolescenza delle infrastrutture portuali e del trasporto terrestre

## GIGANTISMO NAVALE



**Emma Maersk**

*Lunghezza = 397 m*

*Larghezza = 56m, 22 FILE DI CONTAINER*

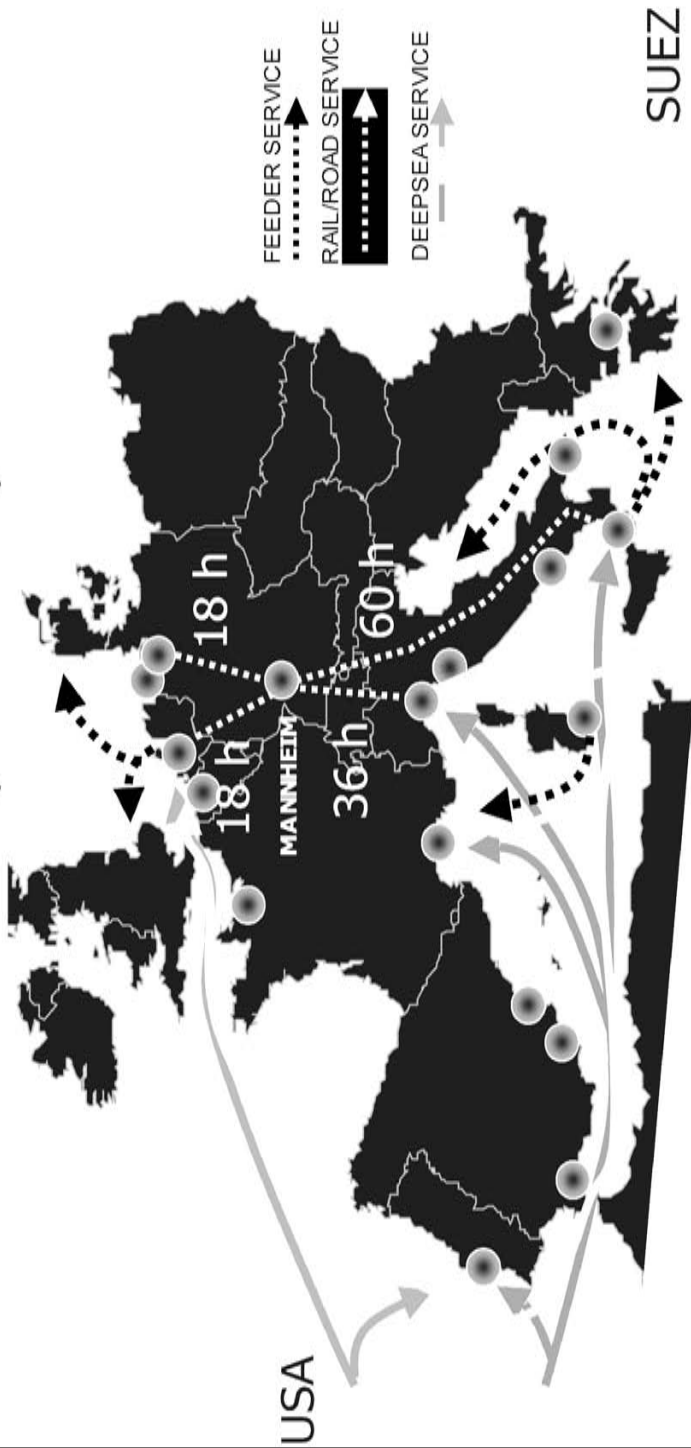
*Capacità dichiarata = 11.000 teu*



**Equipaggio = 13 persone**

**•LO SCENARIO DELLO SHIPPING  
IL MERCATO EUROPEO**

Maggiore competitività legata a molteplici alternative sia attraverso il Mediterraneo che attraverso i porti del Nord Europa.

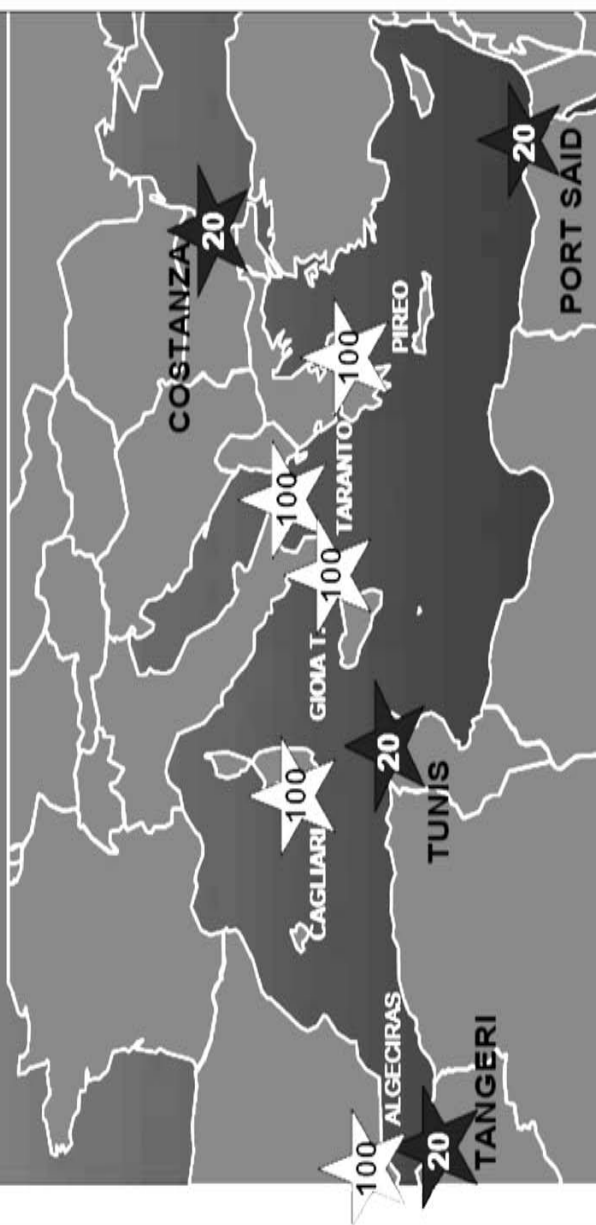


•LO SCENARIO DELLO SHIPPING  
COMPETTIVITA' DEL SISTEMA EUROPA



TARIFFA MEDIA HANDLING

## COSTO LAVORO: HUB EUROPEI VS ALTRI

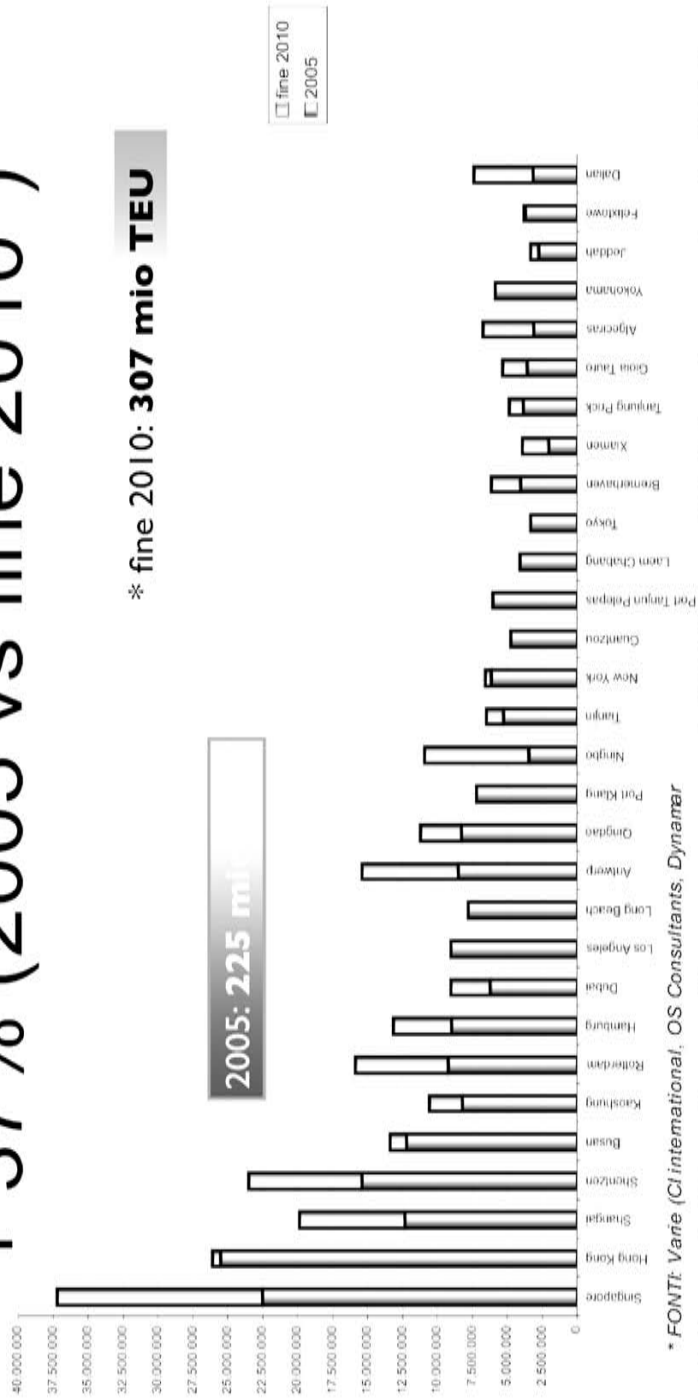




•LO SCENARIO DELLO SHIPPING

STIMA CAPACITA' FUTURA PRIMI 30 PORTI (TEU)

+ 37% (2005 vs fine 2010\*)



\* FONTI: Vane (Cl international), OS Consultants, Dynamar

Nei prossimi 5 anni mentre il mercato cresce del 53% la capacità dei porti crescerà solo del 37%

...SULL'INDUSTRIA DEL TRASPORTO CONTAINERIZZATO



Economica

Altreze globale

Mega Carrier



## CONCENTRAZIONE TRA SHIPPING LINE (2005)



**MAERSK**

(n° 1 al mondo\*)

**ACQUISTA**

**P&O Nedlloyd**

(n° 3 al mondo\*)



**Hapag-Lloyd**

(n° 16 al mondo\*)

**ACQUISTA**



**cp**

(n° 18 al mondo\*)



(n° 3 al mondo\*)

**ACQUISTA**



**DELMAS**

(n° 27 al mondo\*)

\*Per offerta di stiva (TEU). Fonte: Containerisation International on line, 12 giugno 2006

## CONCENTRAZIONE TRA TERMINAL OPERATOR



**DP WORLD ACQUISTA**

**(n° 6 al mondo\*)**



**(n° 5 al mondo\*)**

**ACQUISTA  
(20%)**

**(n° 2 al mondo\*)**



**(n° 1 al mondo\*)**

\*Per numero di TEU movimentati nel 2005

## COMPETITIVITA' DEI PORTI ITALIANI

**Le imprese portuali sono sostanzialmente efficienti (CNEL, 2004)**

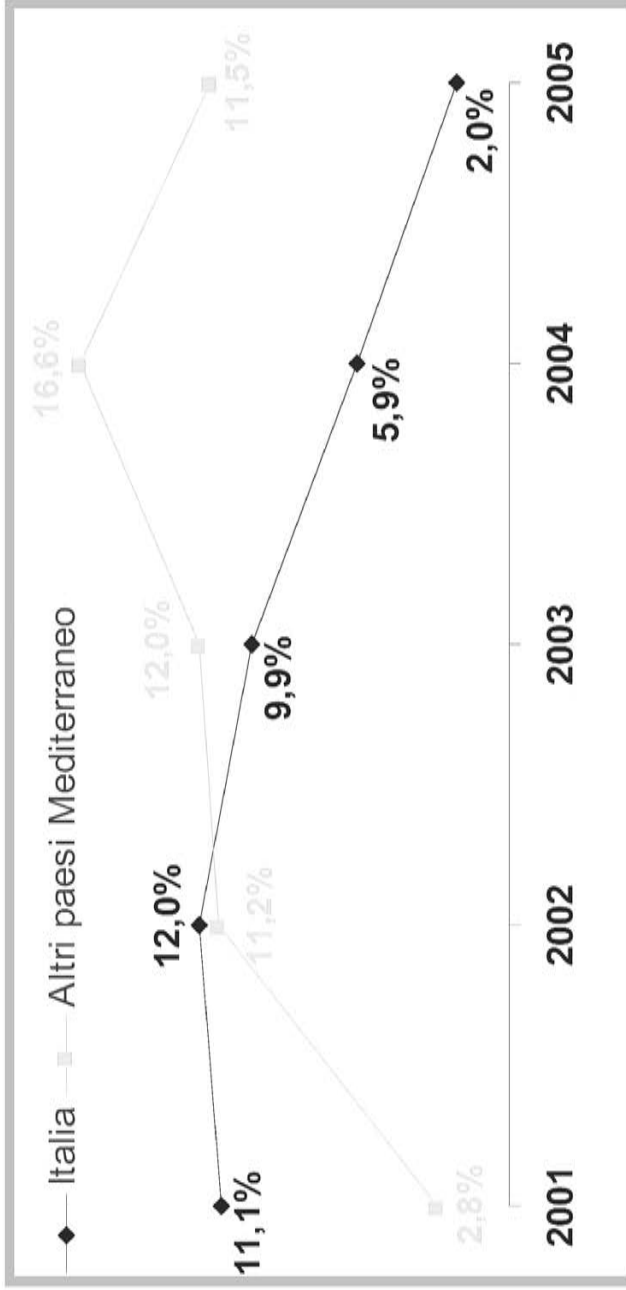
**TUTTAVIA**

**Il sistema portuale nel complesso non è competitivo rispetto ai mercati rilevanti**

**PRINCIPALMENTE A CAUSA DI**

- 1. Blocco degli investimenti in infrastrutture**
- 2. Criticità nel trasporto terrestre**
- 3. Assenza di un approccio politico integrato verso i trasporti e le attività logistiche**

## EVOLUZIONE 2001-2005 DELL'HANDLING MEDITERRANEO



**Dal 2003 in poi il trend di crescita dell'handling nei porti italiani è decrescente**

Fonte: Contship Italia Studies & Research su varie fonti

## ...E LA CRESCITA DEI COMPETITORI EUROPEI

	Traffico (TEU)		
	2004	2005	Variazione
Alicante	153.830	159.501	3,7%
Almería	104	81	-22,1%
Algeciras	2.937.361	3.179.614	8,2%
Baleares	226.615	196.879	-13,1%
Barcelona	1.916.493	2.078.329	8,4%
Cartagena	28.109	38.089	35,5%
Castellón	35.041	43.773	24,9%
Ceuta	8.097	10.084	24,5%
Melilla	17.328	17.150	-1,0%
Málaga	91.686	247.451	169,9%
Sevilla	111.092	115.669	4,1%
Tarragona	17.214	8.957	-48,0%
Valencia	2.145.236	2.397.915	11,8%
<b>Totale</b>	<b>7.688.226</b>	<b>8.493.492</b>	<b>10,5%</b>

	Traffico (TEU)		
	2004	2005	Variazione
Rotterdam	8.300.000	9.287.000	11,9%
Hamburgo	7.003.000	8.100.000	15,7%
Antwerp	6.064.000	6.500.000	7,2%
Bremerhaven	3.459.000	3.700.000	6,7%
<b>Totale</b>	<b>24.836.000</b>	<b>27.587.000</b>	<b>11,1%</b>

Fonte: Stampa di settore e indagine diretta Contship Italia Studies & Research

**Nonostante la crescita generale del mercato, il sistema portuale italiano è cresciuto notevolmente meno di quello spagnolo (mediterraneo) e di quello dei porti del nord Europa**

**OPPORTUNITA' PER IL SISTEMA  
SARDEGNA: POLO LOGISTICO E  
SVILUPPO LOCALE**



•IL FUTURO DI CICT E GLI INVESTIMENTI  
**OPPORTUNITA'**



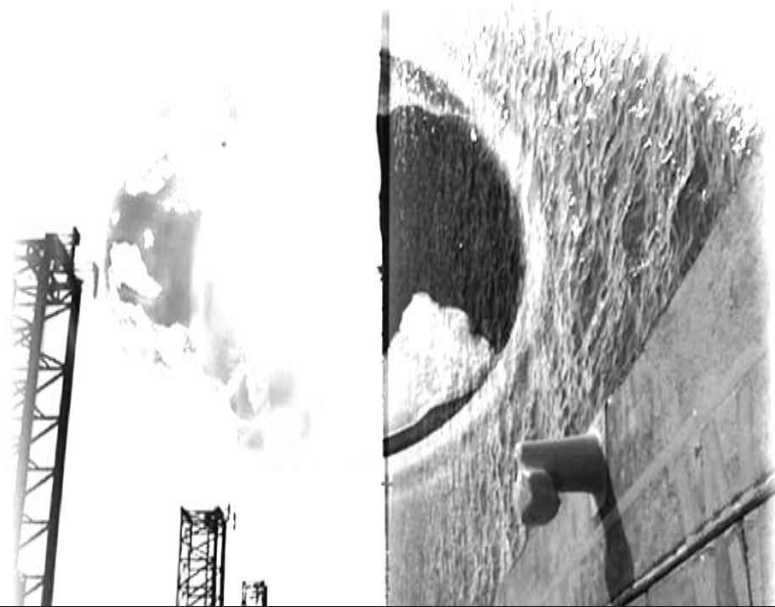
- Posizione strategica nel Mediterraneo
- Eccezionale capacità di espansione
- Vicinanza a mercati di grande crescita (Nord Africa)
- Logistica integrata - porto / aeroporto / ferrovia
- Fondali adeguati - 16 metri



- Con:
- Progettazione infrastrutture da adeguare a nuovi scenari di mercato
- Adeguamento sovrastrutture terminal
- Agevolazioni per investimenti logistici
- Visione integrata sistema porti sardi
- **MA SOPRATTUTTO SUPPORTO LOCALE – GIOCO DI SQUADRA**

# POSIZIONE & PORTI COLLEGATI

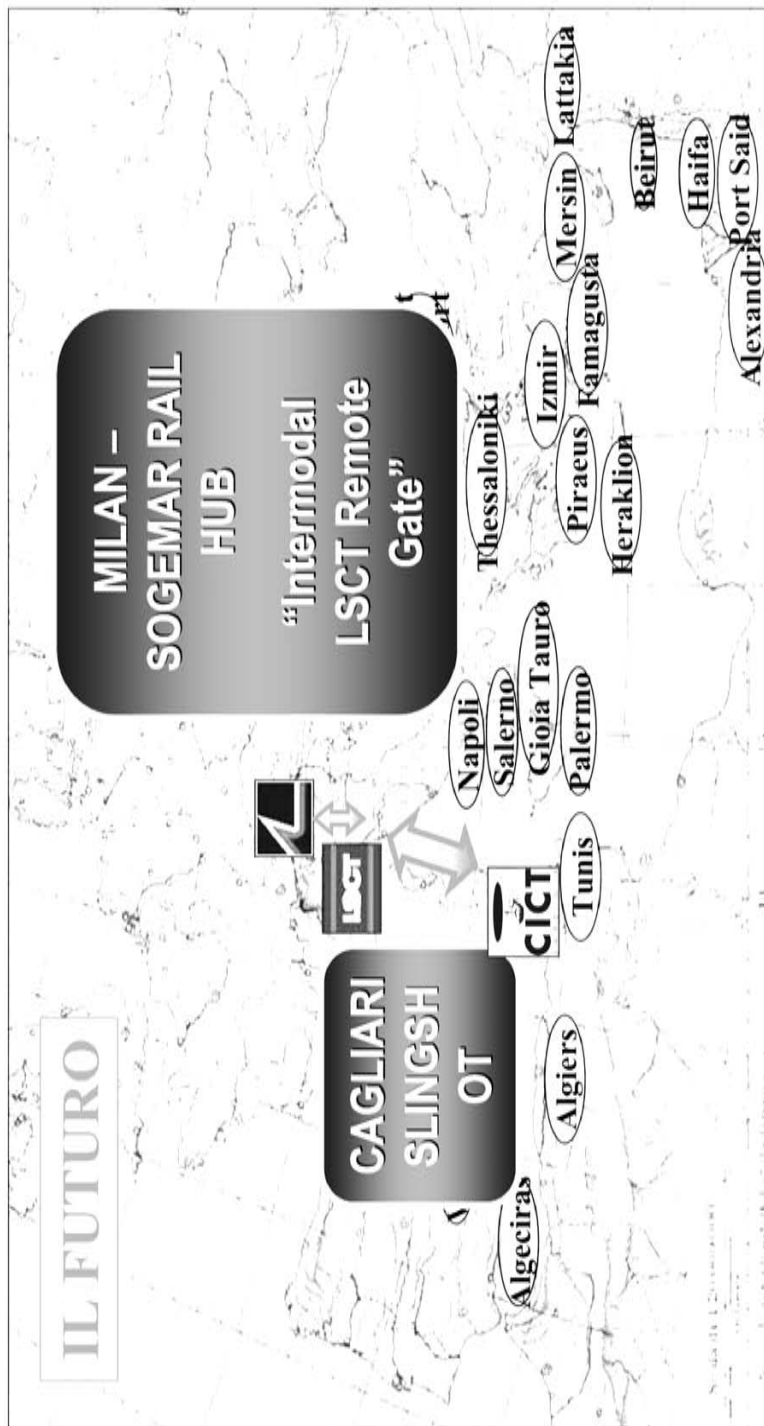
---



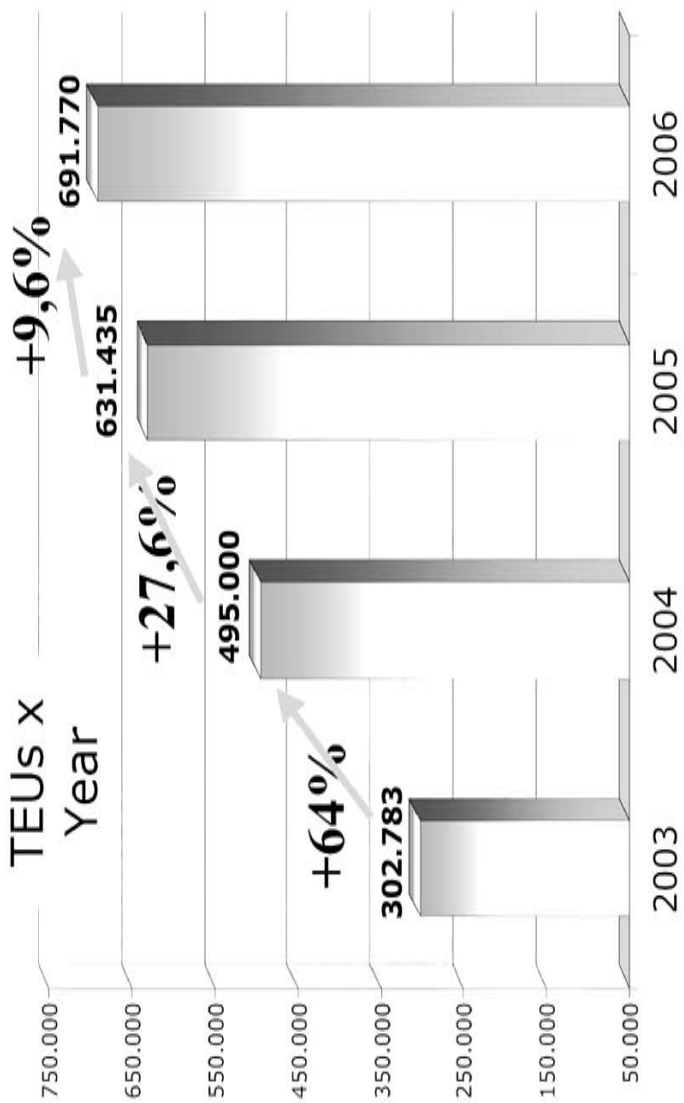
# CALLING SERVICES PORT ROTATION

Service Line	POBT 71	POBT 72	POBT 73	POBT 74	POBT 75	POBT 76	POBT 77	POBT 78	POBT 79	POBT 80	POBT 81	POBT 82	POBT 83	POBT 84	POBT 85	POBT 86	POBT 87	POBT 88	POBT 89	POBT 90	
MAERSK ECLIPSE leeder vessel	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR
MAERSK 2M vloeder vessel	MAERSK MAERSK	MAERSK MAERSK	MAERSK MAERSK	MAERSK MAERSK	MAERSK MAERSK	MAERSK MAERSK	MAERSK MAERSK	MAERSK MAERSK	MAERSK MAERSK	MAERSK MAERSK	MAERSK MAERSK	MAERSK MAERSK	MAERSK MAERSK	MAERSK MAERSK	MAERSK MAERSK	MAERSK MAERSK	MAERSK MAERSK	MAERSK MAERSK	MAERSK MAERSK	MAERSK MAERSK	MAERSK MAERSK
MAERSK ECLIPSE vloeder vessel	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR
MAERSK ECLIPSE vloeder vessel	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR
MAERSK ECLIPSE vloeder vessel	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR
MAERSK ECLIPSE vloeder vessel	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR	THOR THOR

# METTERE CAGLIARI AL CENTRO DELL'EUROPA



# TRAFFIC VOLUMES



**Lo sviluppo del porto canale ha tre livelli di impatto occupazionale e di sviluppo del territorio:**

- 1. occupati diretti e indiretti legati alle attività del terminal di transshipment**
- 2. sviluppo della filiera logistica del retroporto (immagazzinamento e lavorazione merci- zona franca etc.)**
- 3. sviluppo delle capacità competitive delle aziende sarde attraverso un accesso diretto e non mediato sul continente ai mercati di export dei prodotti finiti e di import delle materie prime e/o dei semilavorati**

La competitività del **porto di transhipment** rappresenta **l'elemento di traino e la condizione necessaria** alla possibilità di radicare sul territorio un sistema di logistica

Devono essere poste le condizioni per il pieno sfruttamento delle potenzialità del retroporto, creando un vero e proprio **“distretto logistico sardo”** integrando tutte le modalità di trasporto presenti (**Strada, Ferrovia, Porto, Aeroporto**)



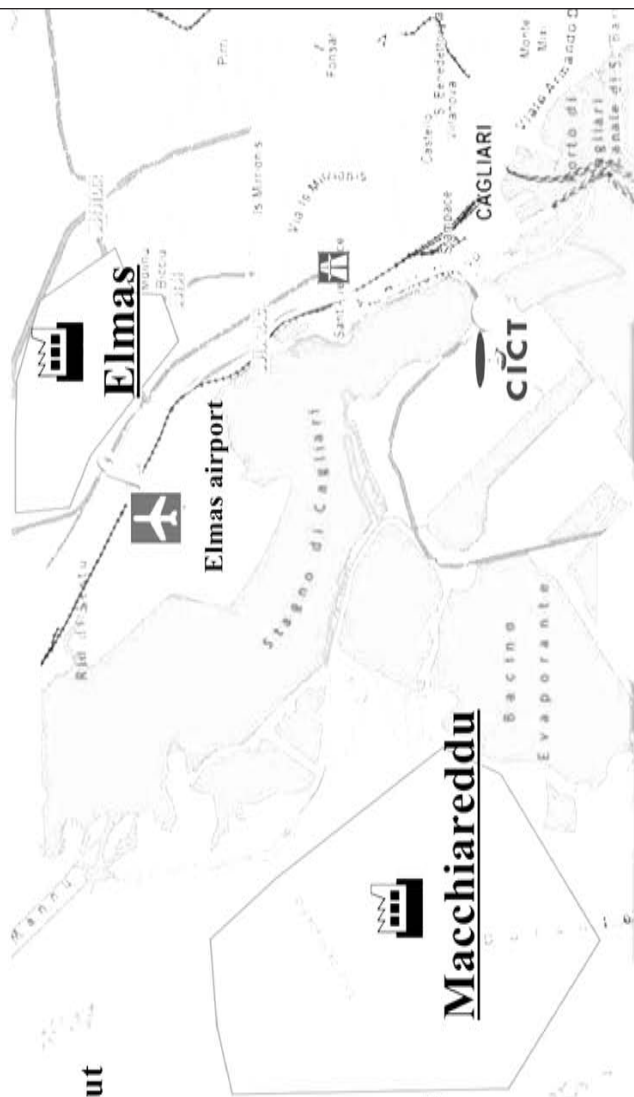
Transit Time: about  
**8 min**



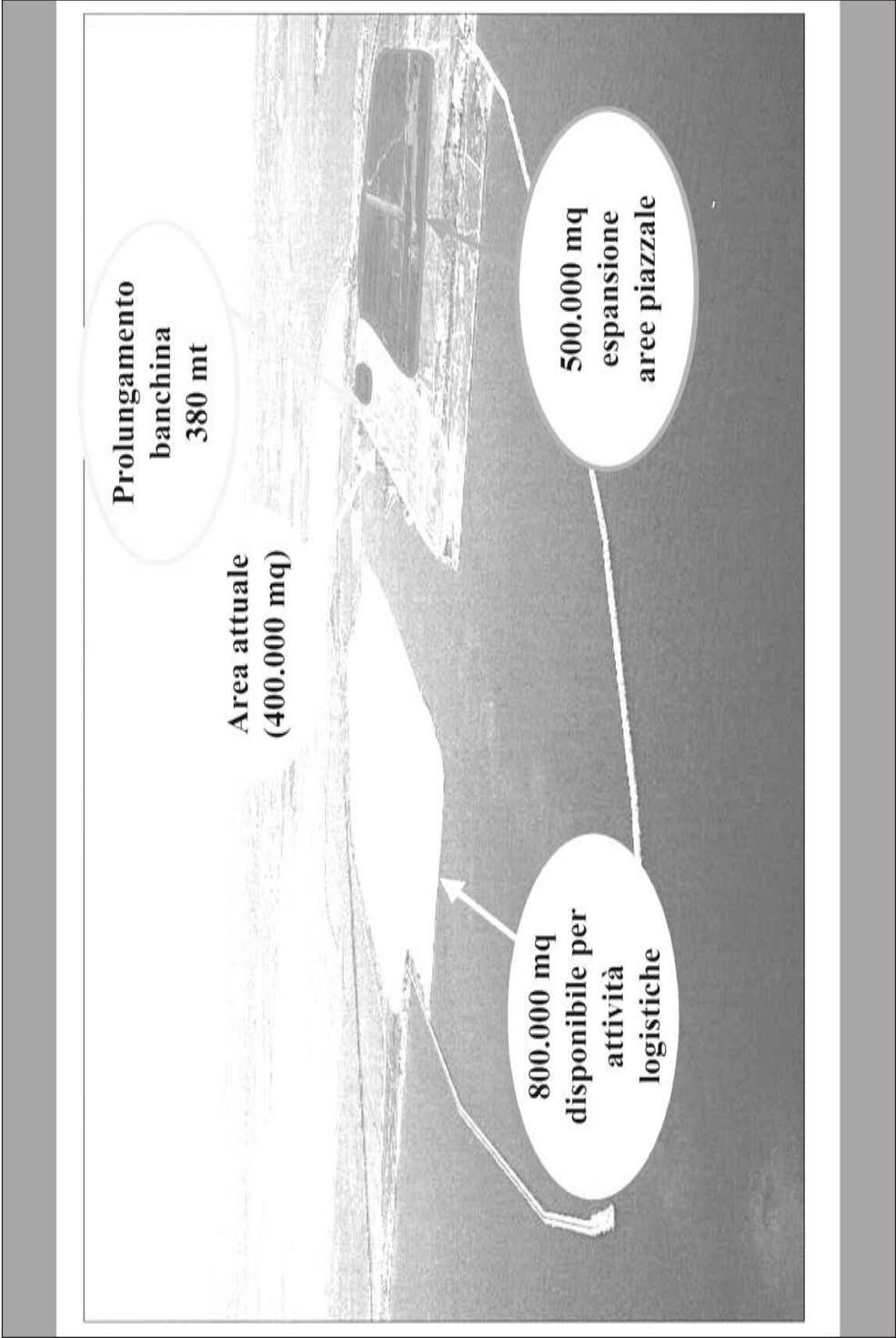
Four Lanes  
expressway  
**(SS130)**



Industrial Areas







**Il porto canale** può diventare lo strumento per rilanciare la **competitività delle imprese sarde sui mercati esteri** sia in termini di approvvigionamento (import) che per l'esportazione dei prodotti finiti

Il potenziamento del sistema di **immagazzinamento, riconfezionamento e trattamento delle merci** in area portuale, potrebbe avere un significato **importante per lo sbocco in altri mercati dei prodotti regionali**, anche grazie ad una riduzione dell'incidenza dei costi di trasporto.

**PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEL PORTO  
CANALE: COMPLETAMENTO DELLE  
INFRASTRUTTURE E MANTENIMENTO  
DELLA COMPETITIVITA'**

## PROGETTO DI ADEGUAMENTO CICT

La logica del gigantismo navale e di altri fenomeni precedentemente illustrati come la crescita mondiale dei traffici container hanno conferito un ruolo centrale e strategico al Mediterraneo che ha l'opportunità di vincere una scommessa in termini economici che ne ridurrebbe il gap con regioni/aree attualmente più sviluppate.

### **CAGLIARI (CICT), COSA FARE?**

**È NECESSARIO PIANIFICARE E REALIZZARE LE INFRASTRUTTURE  
PORTUALI E LE STRATEGIE TERMINALISTICHE CON INVESTIMENTI  
ADEGUATI CHE CONSENTANO DI SODDISFARE LE SEMPRE MAGGIORI  
ESIGENZE DEI CLIENTI E DEL CONTAINER BUSINESS**

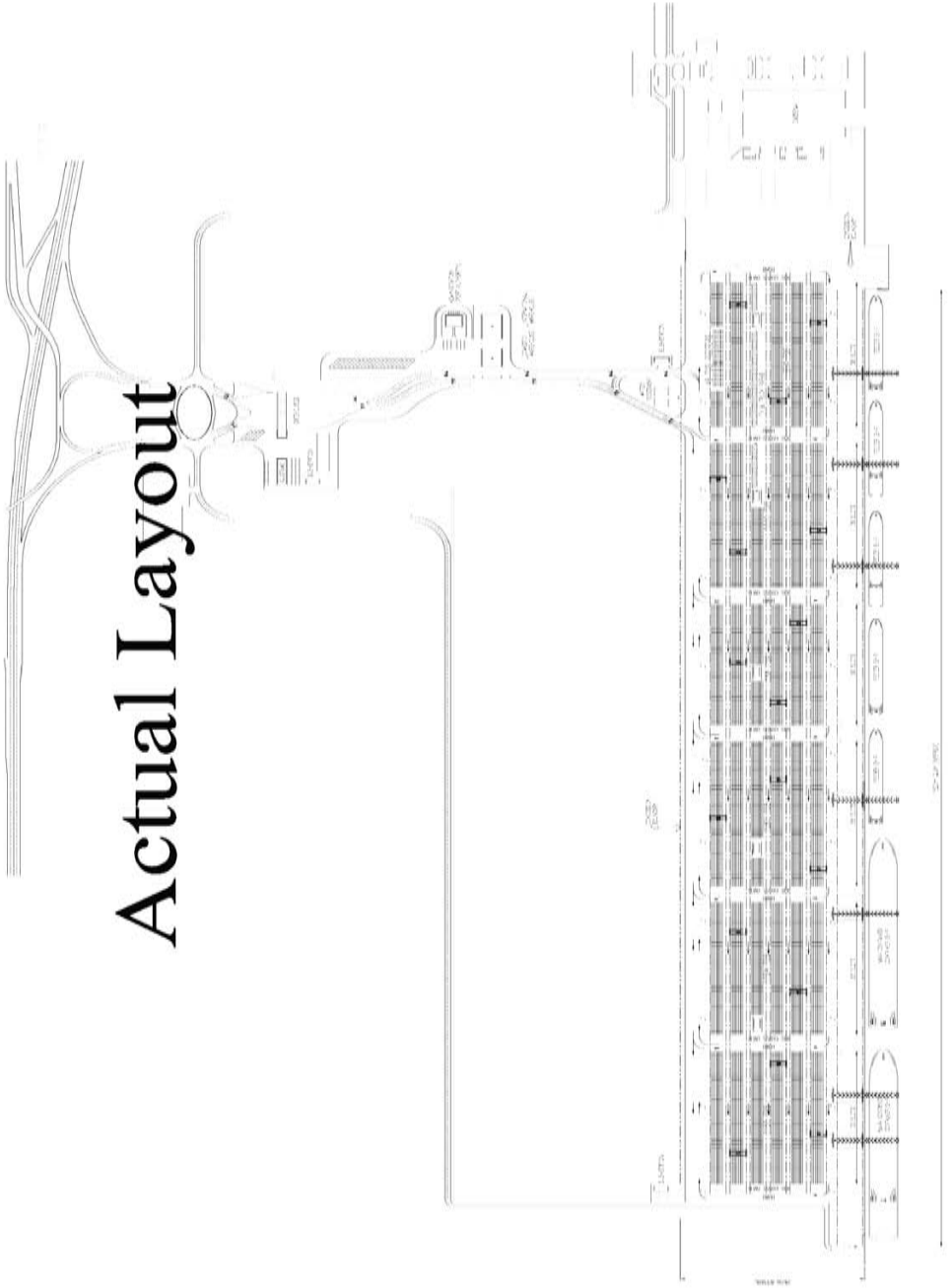
**Completamento banchina esistente:** 400 metri di banchina aggiuntivi rispetto agli attuali 1500 metri

- **Completamento dragaggio fondali dagli attuali -16 a -18 metri** e realizzazione secondo bacino di evoluzione all'entrata del porto canale
- Completamento **pavimentazione piazzali**
- Attrezzamento aree destinate ad **attività di immagazzinamento e retroporto**
- Approvazione del **piano regolatore portuale**
- **Progettazione e dimensionamento della banchina ovest** del porto canale in modo tale da avere la flessibilità di un eventuale espansione delle attività contenitori sulla sponda opposta, qualora le condizioni di mercato lo richiedessero, per portare il potenziale del porto ad oltre 6 milioni di teus/anno
- **Disponibilità di un PIF (Punto di ispezione frontaliero)** adeguato e strutturato per dare supporto alle attività di import export della Sardegna e alla ispezione delle merci in transito
- **Definizione di un nuovo accordo di programma condiviso fra le istituzioni locali** che permetta di supportare le priorità identificate con adeguati strumenti finanziari, anche in considerazione di un trend sempre più al ribasso per quel che riguarda i contributi statali allo sviluppo delle infrastrutture portuali

# **IL FUTURO DI CICT E GLI INVESTIMENTI**

**Cagliari International Container Terminal (CICT)** gestita dal gruppo Contshipitalia ha presentato un progetto nell'ambito del contratto di localizzazione che prevede **investimenti per oltre 60 milioni di Euro, di cui oltre 40 milioni di euro direttamente dai privati**, con ricadute occupazionali pari a **circa 300 unità incrementali**

# Actual Layout

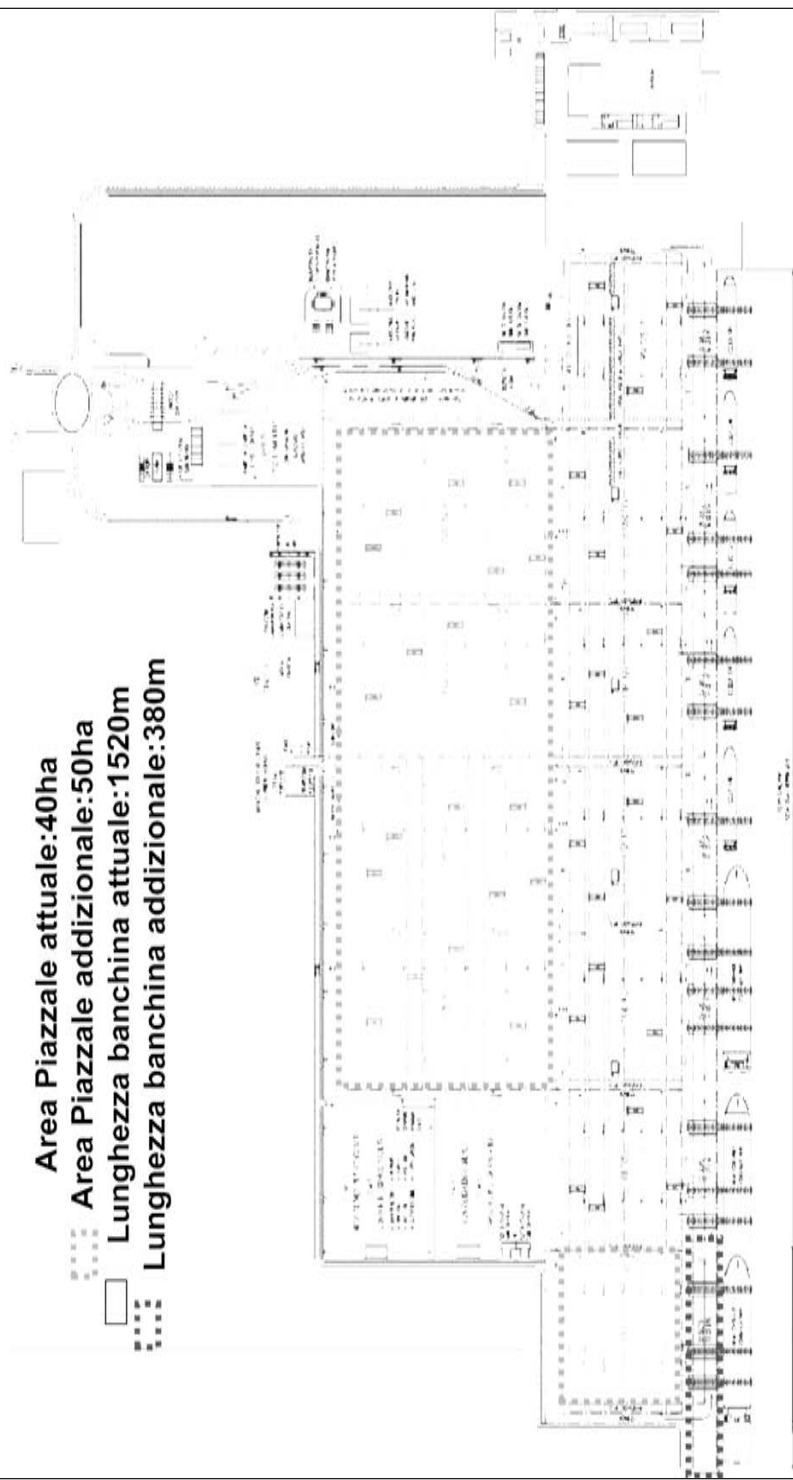




•IL FUTURO DI CICT E GLI INVESTIMENTI

## OPPORTUNITA' DI SVILUPPO – BANCHINA / PIAZZALI

- Area Piazzale attuale:40ha
- Area Piazzale addizionale:50ha
- Lunghezza banchina attuale:1520m
- Lunghezza banchina addizionale:380m



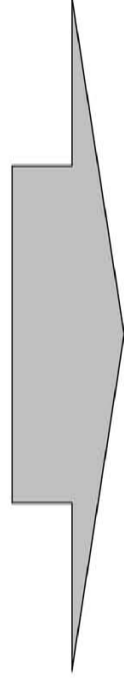
## CICT PIANO INVESTIMENTI 2007 - 2010

<b>2007</b>	€ 719.000,00
<b>2008</b>	€ 4.649.000,00
<b>2009</b>	€ 28.525.000,00
<b>2010</b>	€ 26.707.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>€ 60.600.000,00</b>



- **AUMENTO ALTEZZA E PORTATA 5 GRU**
- **ACQUISTO NUOVE GRU DI BANCHINA**
  - **ACQUISTO RTG (GRU PIAZZALE)**
  - **ACQUISTO TRATTORI PORTUALI**
- **ADEGUAMENTO CABINE ELETTRICHE**
  - **ADEGUAMENTI STRUTTURE**

**Occorre tuttavia integrare lo sviluppo delle infrastrutture del porto canale allo sviluppo delle sovrastrutture (gru e mezzi di piazzale), allo scopo di mantenere la competitività dello scalo di Cagliari rispetto allo sviluppo delle navi, alle necessità del mercato e, soprattutto al contestuale sviluppo di nuovi porti di transhipment nel Mediterraneo (Tunisi, Tangeri, Port Said, Cipro,..) che entreranno in servizio dal 2008 in avanti**



**NECESSITA' DI UN "GIUOCO DI SQUADRA" CON LE  
ISTITUZIONI PER LO SVILUPPO ED INFRASTRUTTURAZIONE  
DELLE AREE ATTORNO AL PORTO CANALE**



## PROBLEMATICHE DELLE PICCOLE IMPRESE DI TRASPORTO MERCI.

Beppe Gamboni - Segretario Regionale CNA-FITA Sarda

*Le problematiche dell'autotrasporto in relazione ai collegamenti marittimi.*

Grazie Presidente per averci invitato a questa importante e qualificata iniziativa, la quale ci consente di portare a conoscenza dell'Organismo da Lei presieduto, la parte meno nota della filiera dei collegamenti marittimi da e per la Sardegna: l'autotrasporto di merci su strada.

Questa è la parte meno nota ma è l'anello più importante dell'intera filiera logistica, in quanto agisce a monte, all'origine della merce, e a valle, alla terminalizzazione del trasporto, cioè nel "door-to-door".

Siccome il tempo del mio intervento è limitato, sono costretto ad essere assai schematico, augurandomi però, anche nell'interesse del "decisore politico", di poter partecipare entro breve tempo ad un momento di approfondimento, il quale dovrebbe tenersi prima che vengano prese decisioni da parte del Governo regionale che, proprio per difetto di conoscenza concreta dei fenomeni, si potrebbero rilevare immediatamente e gravemente sbagliate! In Sardegna corriamo questo rischio. È un rischio molto concreto e pericoloso!

Una prova l'abbiamo avuta anche questa mattina, certo non per colpa del relatore, che ci ha snocciolato un sacco di dati riferiti al 2004, pertanto consuntivi del 2003, sull'operatività dei porti sardi. Questi

dati derivati dalle indagini ISTAT, a giudizio di tutti gli studiosi del trasporto, non sono assolutamente attendibili. Inoltre, dal 2004 al 2006 abbiamo avuto un triennio nel quale l'offerta e la domanda si sono profondamente ristrutturate ed oggi si sta avviando un ulteriore ciclo di ristrutturazione, il quale prevediamo si completerà nel 2010-2011. Eppure gli Istituti di ricerca, in particolar modo quelli legati al mondo accademico e quelli di emanazione istituzionale, che poi in genere sono la stessa cosa, svolgono delle ricerche utilizzando modelli superati; per esempio come è possibile affermare, come è stato affermato, che:

- a) Il porto di maggior traffico in Sardegna è quello di Palau, seguito da quello di Portovesme con la motivazione, valida per entrambi, che collegano due isole minori: La Maddalena e l'Isola di San Pietro (Carloforte?), e non evidenziare che il porto di Portoscuso-Portovesme, prima del 2004 e per oltre un ventennio, è stato sempre tra il quinto e l'ottavo posto in Italia per imbarchi/sbarchi di merci sfuse?
- b) Come è possibile, visto il (non) sistema infrastrutturale stradale, annoverare tra le aree generatrici di traffico in origine/destinazione del porto di Arbatax, le aree industriali di Prato-

sardo (Nuoro) e Siniscola, le quali hanno sempre gravitato nella direttrice del porto di Olbia?

Questi due esempi dimostrano come non si devono fare ricerche, per non falsare la realtà ed ignorare i dati veri i quali fanno emergere altri risultati.

Certo, come detto all'inizio, sono costretto a contenere i tempi di questo intervento, pertanto andrò schematicamente per punti, affermando però che come CNA-FITA, senza alcuna pretesa statistica e scientifica, abbiamo un campione di imprese di autotrasporto per conto terzi aggiornato ogni anno, e tramite questo campione osserviamo l'andamento dei traffici di merci su gomma da e per la Sardegna.

### *1. Il mercato*

In Sardegna si produce poco e sempre meno. È calata di molto la produzione di granito; è altalenante l'estrazione di sabbie per piastrelle in quanto legata al valore di scambio euro-dollaro; non si produce più "vetro concavo" per bottiglie mentre è aumentato l'imbottigliamento del vino sardo; è scomparsa l'industria siderurgica; si producono meno mangimi per gli allevamenti, in quanto non si producono i componenti vegetali: mais, soia, fave, patate, orzo, ecc. per fabbricarli; non si produce più zucchero; è praticamente scomparsa l'industria conserviera unitamente a quella chimica; è scomparsa l'industria della carta, ecc.

Per contro, sono aumentate le importazioni in Sardegna di tutti i generi di prodotti e di merci: dal-

l'abbigliamento, all'arredamento, ai prodotti siderurgici a quelli per l'edilizia, alla legna da ardere, ai prodotti agricoli (basta fare al mattino una passeggiata all'interno del mercato all'ingrosso di Viale Monastir e leggere le etichette di provenienza poste sulle casse per rendersene conto!), alle carni, all'acqua confezionata e a tutti i generi di largo consumo. Nella nostra regione, nonostante un abbassamento dei consumi, l'importazione di questi prodotti è in costante aumento. L'elenco è molto ampio ma mi fermo qui.

L'industria di raffinazione dei prodotti petroliferi, salvo la distribuzione interna all'isola, non genera trasporto, così come l'attività di transhipping del porto di Cagliari. Nonostante l'ottima relazione del dottor Cioni, essa non ha ricadute trasportistiche rilevanti sul comparto sardo, e non penso ne avrà nel breve-medio periodo.

Questo mercato genera un solo trasporto, detto di ritorno, nelle relazioni di traffico da e per la Sardegna. Ciò incide anche sul sistema dei collegamenti marittimi e, per contro, i collegamenti marittimi incidono in maniera determinante sui servizi di trasporto.

### *2. L'offerta di trasporto*

In Sardegna al 31/12/2006 operavano 5.180 aziende di trasporto per conto di terzi, con un parco veicolare di 21.800 autoveicoli e con circa 22.000 addetti. Di queste aziende solo 2 superano i 100 addetti; 28 vanno da 50 a 99; 104 da 20 a 49; nella fascia 10-19 addetti troviamo 370

aziende; in quella da 5 a 9 sono collocate 1.900 aziende; sotto i 5 (da 1 a 4) ne troviamo 2.776.

Nel 2006 l'offerta di servizi di trasporto in Sardegna è stata superiore alla domanda, in modo costante, del 23-25%, con un aumento di 2-3 punti percentuali rispetto al 2005.

Delle 5.180 aziende sarde di autotrasporto, 1.380 (il 26,64%) svolgono servizi dalla Sardegna per il resto d'Italia (anche nei paesi U.E.) e viceversa; tali aziende dispongono complessivamente di 9.530 veicoli (il 44% del parco veicolare sardo), ed occupano 9.800 addetti pari al 44,5% degli addetti totali del settore.

Nel 2006, nei servizi di trasporto dalla Sardegna e viceversa, si è registrato il seguente eccesso, rispetto al 2005, di offerta di servizi di autotrasporto:

- in uscita dalla Sardegna più 27-28%, raggiungendo un eccesso di offerta del 48-53%;
- in entrata in Sardegna più 4-7,5%, raggiungendo un eccesso di offerta complessiva del 14-19%.

Le ragioni di questi "sbilanciamenti" sono state illustrate al capitolo precedente (il mercato), ma altre le illustrerò in seguito.

Questi dati, raccolti "sul campo", dimostrano come le statistiche ufficiali sull'export sardo, al netto dei prodotti petroliferi raffinati, sono complessivamente errati.

Il decisore politico sardo deve fare molta attenzione a questi dati, non deve tener conto solo di quelli cosiddetti ufficiali, non deve basarsi su informazioni soggettive e di par-

te o, peggio ancora, non deve, come ci appare, decidere in modo unilaterale su convinzioni personali. L'autotrasporto è la "summa" dell'insieme dei fattori che creano il trasporto, il quale può essere:

- a) il collegamento della produzione della materia prima alla trasformazione in semilavorato o in prodotto finito;
- b) lo spostamento del prodotto dal luogo di produzione al mercato;
- c) la terminalizzazione della merce al consumo.

### 3. La domanda di trasporto

Da quanto finora detto si capisce che in Sardegna esistono, quasi in modo separato, due offerte e due domande di servizi di trasporto:

- a) per il trasporto interno alla regione;
- b) per il trasporto verso l'uscita dalla regione e verso l'entrata delle merci in Sardegna.

In ambito regionale abbiamo i seguenti segmenti di servizi di trasporto:

- locale, su aree comunali e sovracomunali;
- provinciale e interprovinciale;
- regionale.

In base a questa suddivisione, ogni giorno, dalle ore 3 alle ore 9 del mattino, assistiamo allo spostamento di 4.500 veicoli carichi che da Sud (Cagliari) vanno verso Nord e 2-3000 veicoli carichi che dal Nord



Sardegna (Sassari, Gallura e Nuoro) vanno verso il Sud.

Da questi flussi escludiamo i veicoli provenienti o diretti ai porti del Nord Sardegna, la stragrande maggioranza verso Olbia, una minoranza verso Portofino.

Nel pomeriggio, sulla direttrice Nord-Sud Sardegna, registriamo 6-8000 autoveicoli che si incrociano nel viaggio di ritorno: il 75% di tali veicoli è vuoto.

Quanto sopra dimostra che:

- a) il bacino di maggior generazione di origine-destinazione dei servizi di autotrasporto è l'area "vasta" di Cagliari, con il Guspinese-Villacidrese ed il Sulcis (polo industriale);
- b) all'interno della regione non vi sono "aree di scambio di merci" ma solo aree di destinazione-partenze;
- c) la produttività assoluta per kg caricato per km percorsi, in Sardegna, è meno della metà della media nazionale;
- d) il costo di produzione per chilometro percorso, per effetto dell'incidenza dei km a vuoto, è molto alta;
- e) la velocità commerciale (tempi di carico più percorrenza, più tempi di scarico, più percorrenza di ritorno) è molto bassa a causa di tre condizioni negative:
  - i tempi lunghi, da due a sette ore, di attesa dei veicoli presso i punti di carico e scarico;
  - la distanza media tra un punto di scarico-carico in Sardegna è

di circa 12 km, nel resto d'Italia è di 3 km, in Emilia Romagna, Lombardia, Veneto è di 0,900 km (nei famosi distretti industriali);

- il (non) sistema stradale presente in Sardegna, la quale, è bene ricordarlo, è l'unica regione d'Italia senza un centimetro di autostrada o di strade extraurbane principali. In base alle norme fissate dal Codice della Strada, tutte le strade provinciali e statali sarde hanno le stesse regole di circolazione.

Pertanto, secondo un rapporto della Commissione U.E., la velocità commerciale nell'U.E. a 25 Stati, dei veicoli pesanti (di 40 t di massa) è di 57 km/ora, esclusa l'Italia, dove scende a 52 km/h; in Sardegna, su tutte le strade extraurbane dell'Isola, abbiamo una velocità commerciale media di 37 km/ora.

Ciò cosa vuole dire? Che nei paesi U.E. a 25, con esclusione dell'Italia, per percorrere in un anno 100.000 km, un veicolo di 40 t impiega 1.750 ore di guida-lavoro/uomo. Per percorrere la stessa distanza in Italia si impiegano 1.923 ore di guida-lavoro/uomo (+173 ore = un mese di lavoro!), mentre in Sardegna si impiegano 2.703 ore (780 ore = quasi 5 mesi di lavoro, rispetto al resto d'Italia! 953 ore rispetto alla media U.E. = quasi 6 mesi di lavoro!).

Quanto sopra cosa significa? Vuol dire che è aleatoria l'affermazione che occorre "decongestionare" le strade sarde dal traffico pesante. Abbiamo presente cosa significhi il congestionamento esistente in Italia: sulla Aurelia, sulla

Via Emilia, sulla Romea, sulle tangenziali dei capoluoghi del Centro/Nord: Bologna, Genova, Bari, Milano, ecc., abbiamo presente cosa è il traffico pesante tra Padova - Verona e Mestre?

In Sardegna non bisogna costruire delle strade di vecchia generazione, la "nuova" SS 125 docet: come si fa a definirla "strada a scorrimento veloce"? Come è possibile, e con quale prosopopea, che l'ANAS Sarda (spinta da chi?) installi i cartelli di "Strada Europea" nel tratto Marrubiu - Terralba della SS 131?

Vi chiederete qual è il nesso tra la domanda di servizi di trasporto e la condizione delle infrastrutture stradali in Sardegna, in questo Seminario che ha al centro i collegamenti portuali? A mio avviso c'è un nesso grande ed imprescindibile, in quanto tutto ha origine dal tessuto geosocio-economico della nostra regione. Il trasporto interno, in gran parte, è generato dalle merci o dai prodotti provenienti o destinati fuori dalla Sardegna.

In Sardegna il 100% della merce, raccolta o distribuita, è trasportata su gomma.

La quasi totalità della merce che entra, esclusa quella sfusa, arriva su veicoli imbarcati sulle navi traghetto, mentre la totalità della merce in uscita esce su veicoli.

Pertanto l'autotrasporto, seppure con l'ausilio della modalità terra-mare-terra, è l'unico sistema di trasporto operante da e per la Sardegna.

Altre modalità di trasporto, allo stato attuale e per molto tempo, sono solo delle esercitazioni teori-

che, e per avere una minima concretezza, dovrebbero avere una base di progettazione e di costituzione ex novo. Per esempio, di tutta la rete ferroviaria sarda, perché con quella attuale, per il trasporto merci, non si va da nessuna parte. Di ciò è convinto innanzitutto il nuovo vertice delle Ferrovie e delle società ad esse facenti capo. Molto realisticamente, dal punto di vista delle F.S., per prima cosa hanno abbandonato la Divisione Navigazione, concentrando tutta la loro presenza sullo stretto di Messina; inoltre dal 30 marzo o dal 30 aprile 2007, le F.S. dismetteranno il servizio "cargo", resterebbe solo un treno da Civitavecchia - Golfo Aranci - Cagliari ad uso esclusivo dell'Enichem (Montefibre?) di Macchiareddu.

Tale servizio avrebbe dovuto essere dismesso dalla CEMAT Spa già al 31/12/2006, è stato prorogato al 30/03/2007 solo a fronte di aumenti del "nolo ferroviario", comprese in una forbice dal +30% al +70%.

Io mi chiedo, è possibile che F.S. Trenitalia non abbia informato la Regione delle suddette decisioni? Oppure, se la Regione Sardegna è stata informata, perché questo silenzio sulla faccenda? E si continua come se nulla fosse successo, continuando a parlare di trasporto su ferro (con questa rete a scartamento ridotto?), di centri intermodali, di centri merci, i quali non servono a nessuno tranne ai progettisti e ai costruttori, ignorando le prese di posizione di tutti gli operatori del settore, i quali da anni vanno ripetendo che non vi sono e non vi saranno quantità di merci e distanze interne tali da rendere remunerativo

il trasporto di merci su rotaia. Mentre per le merci in entrata ed in uscita su rotaia dalla Sardegna, esistono ben cinque problemi, allo stato senza soluzione, e sono:

- un problema di navi attrezzate al trasporto (senza rottura del carico) dei veicoli ferroviari;
- un problema di porti, in Sardegna e nell'interfaccia tirrenica, attrezzati e funzionali, con binari in banchina d'attracco;
- un grande problema composto dai tempi e dai costi del trasporto ferroviario che lo rendono assolutamente non competitivo con l'autotrasporto;
- il sempre irrisolto problema dell'arrivo dei carri ferroviari carichi e la loro ripartenza vuoti.

La domanda, nello scenario attuale, poggia soprattutto sull'importazione in Sardegna di tutte le merci, con preoccupante aumento delle merci di largo consumo e dei prodotti ortofrutticoli.

A fronte di tale richiesta d'importazione abbiamo una domanda molto debole, ed in calo, delle merci in uscita dalla Sardegna. Queste hanno, comunque, uno scarso valore commerciale, salvo alcune limitate quantità di manufatti e di alcune primizie agricole.

C'è una domanda generata dalla grande distribuzione, la quale agisce anche come elemento di esportazione logistica, in quanto, anche se la merce sbarca per ragioni di brevità nella tratta marittima di Olbia, nella maggioranza dei casi è destinata al Sud di Oristano, con

maggior attrazione nell'area di Cagliari, da dove riprende la strada del Centro/Nord della Sardegna per essere "terminalizzata" al consumatore finale.

Questa "esasperazione logistica" grava esclusivamente sulle spalle delle imprese di autotrasporto, le quali devono accollarsi tutte le disconomie prima accennate in merito alla produttività del trasporto in Sardegna.

Mentre per quanto riguarda l'esportazione, fermo restando la produzione dell'area Sulcitana, la quale per oltre il 70%, per ragioni di "just-time", viene imbarcata ad Olbia, per il resto dalla Sardegna si esporta: rifiuti, rottami ferrosi e non, sabbie, graniti (poco), prodotti dell'industria del sughero, latte, vino.

Quanto sopra vale, in uscita, per il 58/60% dei veicoli industriali, che escono "carichi", mentre abbiamo un 40/42% di veicoli che escono vuoti per mancanza di prodotti (merci) da caricare.

Per quanto concerne le produzioni cosiddette di qualità: formaggi, olio, vino, artigianato artistico, ecc., non si producono e, di conseguenza, non si esportano volumi tali da poter incidere in maniera significativa sulla quantità di merci in uscita dalla Sardegna; infatti, la domanda di trasporto di tali produzioni, in genere, si rivolge ai grossi "courrier", i quali applicano dei prezzi "per collo" molto elevati.

Dai trasporti in entrata ed in uscita dalla Sardegna dipendono anche quelli interni alla Regione.

Pertanto, credo che il "decisore politico" regionale per "governare", ma anche per costruire, program-

mare, attuare e gestire una vera politica dei trasporti in Sardegna, abbia l'obbligo di conoscere tutta la "filiera", compresi i soggetti in essa coinvolti.

La politica dei trasporti non è solo un problema ingegneristico e non è neanche solo un problema economico, essa è l'insieme di diversi fattori che non possono essere presi ognuno in modo indipendente dall'altro.

#### 4. I costi del trasporto delle merci

5. La situazione finora descritta rappresenta, ed è difficilmente contestabile, la fotografia reale del trasporto da e per la Sardegna.

Ho cercato di mettere in chiara evidenza l'eccesso dell'offerta a fronte di una domanda in continuo calo.

Sull'aspetto dei costi di trasporto delle merci devo sfatare un luogo comune che fa credere ai più, molto per disinformazione o per mancanza di confronto, che la Sardegna ha costi più alti delle altre regioni. Non è così, e faccio alcuni esempi:

- per un trasporto di 30 t di merci da Portovesme a Milano, con imbarco indifferentemente a Cagliari oppure ad Olbia, e sbarco a Livorno e via strada fino a Milano, il committente paga al vettore, compreso il costo della tratta marittima, 700,00 Euro + Iva, pari a 0,0233 Euro x kg;
- per lo stesso trasporto di 30 t da Taranto a Milano (distanza 795 km), il committente paga, compresi i costi autostradali, 850,00

Euro + Iva, pari a 0,0238 Euro x kg;

- per un trasporto di 29 t di pere (con veicolo frigorifero) da Ravenna a Livorno, con imbarco per Olbia e sbarco con destinazione Cagliari, si spende complessivamente 1.280,00 Euro + Iva, pari a 0,044 Euro x kg;
- per lo stesso trasporto da Ravenna per Salerno (km 610) l'impresa di trasporto incassa complessivamente 1.400,00 Euro + Iva, pari a 0,0482 Euro x kg;
- per un trasporto di 30 t di tegole da Possagno (TN) per Livorno - Olbia - Assemmini (CA), l'impresa di trasporto percorre km 750 + la tratta marittima (Livorno - Olbia) ricevendo un corrispettivo di 950,00 Euro pari ad 0,0316 Euro x kg + Iva;
- per lo stesso viaggio di tegole con destinazione Foggia (km 780), l'impresa riceve un corrispettivo di 1.180,00 Euro pari a 0,0393 x kg + Iva;
- per un trasporto di 31 t da Cagliari-Genova-La Spezia di tondini di ferro, l'impresa riceve un compenso di Euro 500,00, pari a 0,0161 Euro x kg + Iva.

Quanto sopra dimostra, e potrei fare in modo documentato decine di esempi, che il trasporto per la Sardegna, compreso il tratto marittimo, ha un costo inferiore rispetto al resto d'Italia del 14,70%, mentre il trasporto dalla Sardegna è inferiore del 26,40% dal resto d'Italia.

È da sottolineare che il costo, da e per la Sardegna, da origine a destinazione, al lordo del contributo “treno-tir” destinato a pochi e selezionati clienti, è inferiore di oltre il 25% al costo ferroviario.

Credo sia urgente sfatare la giustificazione che la Sardegna non decolla economicamente per il costo del trasporto effettivamente pagato dagli operatori economici sardi.

#### 6. *La continuità territoriale merci*

Da anni si parla di questo argomento.

La “continuità territoriale” è vista come una forma di abbattimento del costo del trasporto marittimo, il quale grava sulle merci prodotte in Sardegna e destinate ai mercati fuori dalla stessa. Oppure, contestualmente, sul costo del trasporto marittimo dei semilavorati e delle materie prime necessarie al sistema produttivo sardo, per produrre beni da esportare.

Finora tutte le ipotesi di “continuità territoriale” per le merci sono miseramente naufragate perché irrealizzabili.

Si è passati poi a sperare nelle cosiddette “autostrade del mare”, le quali hanno avuto origine dalla legge 265/02 e, dopo ben 5 anni, con il decreto del Ministro dei trasporti del 31/01/2007, sono state individuate le rotte nazionali e comunitarie sulle quali i vettori stradali possono avere, rispettando molti vincoli e prescrizioni, un abbattimento dei costi di navigazione sostenuti l’anno precedente.

Sulle “autostrade del mare” vi sono state delle prese di posizione

trionfalistiche di molti esponenti politici nazionali e regionali sardi in quanto estremamente ignoranti in materia, non conoscendo, tra l’altro, due elementi fondamentali:

- 1) il criterio dell’alternatività, del percorso marittimo rispetto a quello stradale, delle varie rotte;
- 2) l’esiguità degli stanziamenti previsti: Euro 18.000.000,00 in 15 anni, pari ad Euro 1.200.000,00 all’anno!

Tali esponenti politici hanno veduto le “autostrade del mare” come la fine della marginalità e dell’isolamento trasportistico sardo salvo poi scoprire che, per mancanza “dell’alternativa stradale”, la Sardegna restava esclusa dalle autostrade del mare.

In occasione dell’emanazione del Decreto ministeriale 31/01/2007, ci furono delle paradossali anticipazioni, del tipo che l’unica rotta sarda inserita nelle autostrade del mare fosse la Olbia-Cagliari. Alla luce del decreto del 31 gennaio scorso (di 5 giorni fa), la cosa non risultò vera ed oggi si ipotizza la possibilità di inserire nelle “autostrade del mare” le rotte sarde Olbia-Cagliari e Portotorres-Cagliari; se ciò avvenisse, a mio avviso, si tratterebbe di una grossa presa in giro per tutti, e non solo per gli autotrasportatori.

Credo sia il caso di spiegare, visto l’uditorio di questo Seminario, perché inserire le rotte sarde, modificando il DPR 205/66 e il DM di cinque giorni fa (31/01/07), sarebbe una grossa presa in giro.

Per poter usufruire dell’abbattimento dei costi di navigazione, gli

autotrasportatori sardi dovrebbero avere quella condizione di “alternativa alla modalità stradale” inesistente nelle tratte marittime dei porti sardi (Arbatax - Cagliari - Olbia - Portotorres), con i porti dell’interfaccia tirrenica (Civitavecchia-Genova-Livorno-Napoli-Palermo-Piombino). È pacifico che tra Portotorres e Cagliari, oppure tra Olbia e Cagliari, “l’alternativa stradale” esiste: c’è la SS 131 e la SS 131 D.C.N.. Però, per poter usufruire di un rimborso delle spese marittime sulle tratte sarde di 8-13 euro a veicolo (a tanto ammonterebbe il rimborso!), si dovrebbe seguire la seguente procedura:

- il veicolo (per esempio) imbarcato a Genova con destinazione il porto di Cagliari, dovrebbe sbarcare a Portotorres dove deve attendere l’imbarco su nave-traghetto “tutto merci” e dopo circa 9 (nove!) ore di navigazione sbarcare a Cagliari;
- lo stesso dovrebbe avvenire da Olbia (dopo 7-8 ore!) per Cagliari!

Il tutto per poter ottenere, come detto, un rimborso sul costo della tratta marittima costiera alla Sardegna di 8-13 euro!!! Signori, siamo seri, non facciamo ridere. Si sono chiesti, le teste illuminate che hanno partorito la proposta, quale utilità avrebbero queste “autostrade del mare sarde”? Nessuna, salvo quella di tentare, senza riuscirci, di prendere in giro un settore che, come ho cercato di dimostrare in questo intervento, assicura, misurandosi ogni giorno con i tempi di resa (il

just-time), i rifornimenti di tutte le merci a tutta la nostra regione.

La continuità territoriale delle merci da e per la Sardegna è una cosa seria e necessaria.

Per risolverla occorre conoscere bene come avviene il trasporto, e con quale tipo di rapporto economico viene posto in essere tra l’ordinante (il committente) e l’esecutore (il vettore).

Il trasporto avviene con l’ordine del committente al vettore, a fronte del quale il committente paga un determinato corrispettivo, onnicomprensivo, per consegnare la merce in un determinato posto entro un determinato tempo, detto tempo di resa. Col corrispettivo percepito il vettore (l’impresa di autotrasporto) deve pagare, oltre a tutte le varie spese fisse e variabili, anche il costo del trasporto del veicolo carico (o scarico) al vettore marittimo, il quale di volta in volta può essere: G.N.V., Moby oppure Tirrenia o altri.

Il vettore marittimo (tutti!) applica all’impresa di autotrasporto una tariffa, indifferentemente per veicolo carico o scarico, per metro lineare, più le varie tasse e “diritti” portuali.

Il dottor Mura, direttore commerciale della Moby Spa, ha affermato che le tariffe da e per la Sardegna sono inferiori (sul miglio-marittimo) alle tariffe da e per la Sicilia del 6%, del 20% da e per la Corsica e addirittura del 60% a quelle da e per le Isole spagnole.

Mentre il dottor Masciocchi, direttore commerciale della Tirrenia, ha poc’anzi affermato che la Tirrenia non ha aumentato le tariffe da molti anni (però, dico io, ha tolto tutti gli

sconti praticati) e, cosa interessante ma da sempre nota, ogni 4 veicoli vuoti 1 viaggio gratis.

Tutto vero! Salvo che non bisogna ignorare quanto ho affermato nel punto 4 di questo intervento, quando ho fatto solo alcuni esempi sui ricavi delle imprese sarde di autotrasporto, comparandoli con quelli di chi opera nella penisola. Rispetto a quanto affermato su tale materia, come associazione possiamo fornire ampia documentazione. Sui ricavi (lordi!) dei servizi di trasporto, il tratto marittimo, compresi i costi portuali, incide negativamente per circa il 50%; ciò come costo medio su tutte le tratte marittime da e per la Sardegna.

Attenzione però: se l'uscita del veicolo dalla Sardegna avviene "a vuoto" l'incidenza del costo della tratta marittima a carico dell'impresa di trasporto aumenta, sempre sul ricavo (in questo caso sul viaggio di ritorno) di un ulteriore 22-25%.

Nel concreto, l'incidenza reale sul corrispettivo incassato dall'azienda sarda (senza fare la media del pollo!), su ogni singola tratta, va dal 32% al 40% sulle tratte marittime brevi, fino a raggiungere il 63% su quelle più lunghe. Per verificare quanto affermo basta fare una semplice osservazione: prendere una fattura emessa da un'impresa di trasporto che ha effettuato un servizio tra quelli esposti al precedente punto 4 e, dal corrispettivo risultante, detrarre quanto risulta dalla fattura (polizza d'imbarco) emessa dalla Compagnia di navigazione e fare la differenza. Questo sarà un ragionamento di "microeconomia", ma è la realtà!

In buona sostanza, se da e per la Sardegna abbiamo un costo del trasporto industriale più basso per kg di merce, ciò è dovuto esclusivamente al fatto che l'impresa di autotrasporto assorbe, senza scaricarlo sulla committenza, l'intero costo del trasporto marittimo.

Pertanto, un intervento pubblico per l'abbattimento dei costi di trasporto marittimo delle merci, senza rottura di carico sui veicoli, dalla Sardegna e per la Sardegna, può essere solo a favore delle aziende. Ciò per due ragioni:

- a) è l'azienda di autotrasporto che paga il servizio marittimo alla Compagnia di navigazione, e di tale pagamento ne ha prova documentale;
- b) il costo del trasporto della merce caricata sul veicolo, il quale a sua volta è caricato sulla nave, è calcolato per metro lineare, qualunque sia (salvo che si tratti di merce pericolosa ADR-IMO) la natura ed il valore della merce.

Cambiare quanto sopra diventerebbe assai problematico, in quanto per prevedere l'abbattimento dei costi marittimi sul kg ovvero sul metro cubo o sul litro delle merci imbarcate tramite veicolo su nave traghetto, occorrerebbe inventare nuove modalità di pagamento che risulterebbero in pratica inutilizzabili.

È necessario studiare una modalità di continuità territoriale, con la quale raggiungere almeno i seguenti obiettivi:

- diminuire i costi marittimi degli operatori del trasporto;
- aumentare la disponibilità, in ogni parte della Sardegna, di diversi collegamenti;
- incentivare la riduzione dei consumi e delle emissioni nocive delle navi, ed aumentarne la velocità per ridurre il vero handicap dei tempi di collegamento;
- “avvicinare” il porto al punto di origine e/o di destinazione delle merci;
- aumentare la concorrenza tra i vettori marittimi;
- evitare i tempi lunghi all'imbarco delle merci per la Sardegna. È mai possibile che, specialmente d'estate, migliaia di tonnellate di ortofrutta, carne, generi alimentari ed acqua devono sostare nei porti, per diversi giorni, sotto dei teloni ad oltre 40° all'ombra?
- Evitare la “guerra” degli imbarchi, tra il turismo ed il trasporto industriale, nei periodi di maggior affluenza in Sardegna per le vacanze.

Un sistema di “continuità territoriale delle merci”, da e per la Sardegna, va studiato coinvolgendo nell'obiettivo: U.E., Governo nazionale, Governo regionale, associazioni degli armatori e associazioni degli autotrasportatori.

Posso affermare che, come FITA/CNA Sarda, avendo studiato il problema sotto tutti gli aspetti, non solo siamo disponibili a parteci-

pare ad un tavolo di lavoro, ma abbiamo da tempo delle proposte operative e legislative. Chiediamo una sede ove discuterle e la costruzione di una volontà politica per realizzarle ed attuarle.

### 7. *La flotta sarda*

In questi giorni girano dei fogli di carta con delle cifre che dovrebbero essere le anticipazioni su quanto contenuto nella legge finanziaria regionale 2007, della quale, oggi 5 marzo 2007, non sappiamo nulla.

In tali fogli è riportata la cifra di 10.000.000 di euro per una cosiddetta “flotta sarda”.

Da notizie ufficiali, e non so quanto fondate, tale cifra dovrebbe essere assegnata dalla Finanziaria (dalla Regione) alla SFIRS, affinché la stessa partecipi, come socio di minoranza, ad una società privata di armamento, la quale dovrebbe avere nella compagine sociale anche una delle maggiori società di auto-trasporto sardo, la quale, non è dato sapere come, dispone attualmente di due navi traghetto che operano giornalmente da Olbia e Livorno e, una volta alla settimana, sulla tratta Olbia-Cagliari-Livorno. Forse da ciò è partita l'idea dell'autostrada del mare Olbia-Cagliari.

In Sardegna, devo dire con chiarezza, il Governo regionale, fino a questa Giunta, non si è mai occupato di trasporti. Basta ricordare come veniva trattato l'Assessorato regionale dei Trasporti: la sua opera di governo consisteva, quasi esclusivamente, nella gestione dei disavanzi di esercizio del trasporto locale pubblico e soprattutto privato.



Con questa Giunta devo dire che, oggettivamente, il trasporto sta assumendo una sua dignità di problema prioritario di governo. Con la situazione della mobilità delle merci e delle persone, dei collegamenti, delle infrastrutture e delle reti, infatti, si deve misurare tutta la Sardegna.

Per tale motivo è oggettivamente possibile che il Governo regionale sardo commetta degli errori come quello della "flotta sarda", anche per colpa di alcuni "consiglieri", i quali, per oggettiva e soggettiva presunzione, assumono un atteggiamento denigratorio verso l'interlocutore che avanza critiche. La critica è il sale del confronto!

Perché sono convinto che sia un errore parlare ed ipotizzare un progetto di "flotta sarda"? Per le seguenti ragioni:

- 1) il Governo regionale nella sua storia è già stato tentato da un'ipotesi del genere con il progetto, mai attuato, "Sardegna Bella", risalente ai primi anni '90. Anche in quella occasione si parlava di "dare" ad un armatore privato l'allora modica cifra di 11.000.000.000 di lire, senza alcun progetto industriale;
- 2) Con una ricapitalizzazione di 10.000.000,00 di euro della SFIRS, e con il vincolo di partecipare ad una società di navigazione tra privati, quale ruolo dovrebbe giocare la SFIRS, salvo quello di finanziatore? Oppure incidere sulle scelte diventandone, seppure con la minoranza del capitale sociale, socio di riferimento.

Se la SFIRS diventasse socio di riferimento, significherebbe che la società di navigazione dovrebbe avere al massimo un capitale sociale di 50 milioni di euro, ben poca cosa per costruire una società di navigazione.

- 3) Se i soci sono quelli i cui nomi, o meglio, il nome appare sugli organi di informazione regionali e nazionali, dico subito che, come segretario generale della CNA-FITA Sarda, non sono d'accordo a che la Regione Sardegna, seppure tramite la SFIRS Spa, impegni delle risorse pubbliche, nel senso di proprietà, per realizzare un progetto, è questo il vero pericolo, di costruire a favore di un soggetto, formalmente di più soggetti - i quali però alla fine sono riconducibili allo stesso - una "posizione dominante" sul mercato dell'offerta di trasporto in Sardegna.

La posizione dominante di un soggetto, già oggi presente sul mercato dell'autotrasporto sardo e nazionale, con una politica commerciale non del tutto condivisibile, la quale lo colloca ai primi posti tra le imprese nazionali del settore utilizzando centinaia di lavoratori autonomi che, nei fatti, hanno un rapporto di lavoro parasubordinato, e che da qualche anno si è misurato anche come vettore marittimo, sembrerebbe con risultati aziendali non esaltanti, detta posizione dominante su strada nell'autotrasporto aumenterebbe a dismisura, in quanto gio-

cherebbe sull'abbassamento dei costi di trasporto marittimo, non solo praticato dalle "sue" navi, ma ad esso praticato anche dalle Compagnie in qualche modo "concorrenti";

- 4) la suddetta situazione non può essere accettata dalle 1.379 imprese che effettuano solo collegamenti tra la Sardegna e il resto d'Italia e viceversa, pena la loro, già oggi incerta, sopravvivenza;
- 5) per quanto riguarda la CNA-FITA, affermo che la questione della cosiddetta "flotta sarda" è all'attenzione degli organi dell'Associazione, la quale aspetta gli atti formali della Regione Sardegna sulla questione per valutarli con la massima obiettività, non escludendo, se la Regione dovesse insistere, di agire su due fronti:
  - a) una comunicazione-ricorso all'Antitrust sulla posizione dominante;
  - b) lo stato di agitazione delle imprese con l'utilizzo dei veicoli come portatori di messaggi, a mezzo di manifesti affissi sui veicoli che circolano in Sardegna e nel resto d'Italia, sul cattivo impiego, da parte della Regione Sardegna, delle risorse pubbliche per favorire degli interessi privati.

Spero che l'Assessore dei trasporti, che interverrà in seguito dia, se ne ha gli elementi, delle risposte sulla sostanza della nostra contrarietà alla cosiddetta "flotta sarda".

Ma, lo affermo senza spirito di minaccia ma con intento molto costruttivo, non creda la Regione di poter andare avanti su questa questione senza "pagare pegno". Commetterebbe un grave ed irreparabile errore!

Ringrazio, nel chiudere questo mio intervento, il CREL ed in particolare il suo Presidente, e tutti voi che avete avuto la pazienza di ascoltarmi. Mi rendo conto di aver sfornato il tempo concessomi, ma credo che l'argomento affidatomi, oggi purtroppo sia stato trattato in modo molto parziale e, partendo dal dato incontestabile che il 100% delle merci in Sardegna si sposta su ruote, occorrerebbe un'iniziativa interamente dedicata. Spero che il CREL accolga questa reiterata proposta, già fatta all'inizio del mio intervento. Vi ringrazio nuovamente augurandovi buon lavoro.



## GOVERNO E GESTIONE DEL SISTEMA PORTUALE: UTILITÀ PER LO SVILUPPO

Gerolamo Garofalo - Segretario Autorità Portuale

*Governo e gestione del sistema portuale: utilità per lo sviluppo.*

Con la legge 84/94 di riforma portuale, il nostro ordinamento si è dotato di una normativa organica e di sistema che non si è limitata a recepire i principi e le regole comunitarie ma, per taluni aspetti, si è posta in una situazione più progredita ed avanzata, fornendo così agli operatori gli strumenti essenziali per un corretto governo del sistema portuale.

Ciò nonostante, la complessità del comparto portuale, le continue indicazioni che provengono dalla prassi e dalla giurisprudenza, impongono continue riflessioni e stimoli per una sua rivisitazione.

In particolare, è emersa la necessità di un migliore coordinamento della disciplina dei porti con quanto sta intorno, e all'interno dei porti stessi:

- 1) i rapporti tra Autorità Portuale, Istituzioni ed Enti statali, regionali o locali;
- 2) la relazione tra porto ed altre infrastrutture di trasporti;
- 3) la natura dei porti come elemento essenziale della catena logistica.

Con i mutamenti verificatisi nel comparto del trasporto e della logistica, con l'avvento del traffico con-

tainerizzato ed anche dei traffici Ro-Ro, il porto si pone come "infrastruttura" del trasporto e snodo logistico nel quale la merce deve transitare rapidamente.

Il modello amministrativo del Codice della Navigazione, nel quale le diverse attività economiche erano rigidamente inquadrare in schemi monopolistici, entra pertanto in crisi divenendo inadeguato alle esigenze dell'industria del trasporto marittimo ed intermodale.

In virtù dell'applicazione delle regole di libertà - libertà di prestazione di servizi e libertà di concorrenza- il settore portuale è stato interessato da processi di privatizzazione e liberalizzazione.

La legge 84/94, recependo le istanze del mercato, ma soprattutto per uniformarsi alle regole e ai principi del diritto comunitario, opera una separazione tra la funzione di programmazione, controllo del territorio e delle infrastrutture portuali affidate al soggetto pubblico, dalle funzioni di movimentazione delle merci e di gestione dei terminali che sono privatizzati.

Soppresse le vecchie Organizzazioni Portuali, sono istituite le Autorità Portuali, concepite quali Enti pubblici regolatori delle attività, programmatori delle opere da realizzarsi in ambito portuale, amministratori del relativo demanio.

Gli strumenti di pianificazione previsti dalla legge 84/94, per consentire alle A.P. di amministrare e gestire i porti in una logica di sistema rispetto alle altre modalità di trasporto, sono: il Piano Regolatore Portuale, il Piano Operativo triennale, il Piano Triennale dei lavori di cui all'art.113 della legge 554/99.

L'intera area portuale viene ad essere considerata come un grande complesso aziendale, le cui strutture ed infrastrutture devono continuamente adeguarsi alle esigenze di una realtà produttiva, tecnologica ed economica in continua evoluzione e trasformazione.

L'Autorità Portuale di Cagliari, per operare delle scelte coerenti con gli obiettivi da perseguire, nonché per individuare le strategie di sviluppo della portualità Cagliaritano, ha recentemente adottato il POT 2007/2009 ed elaborato una proposta di Piano Regolatore Portuale, dando l'avvio alla procedura di adozione da parte del Comitato Portuale previa intesa con i Comuni interessati.

Come precisato dall'articolo 5 della legge 84/94, il PRP delimita l'ambito portuale e disegna l'assetto complessivo del porto comprendendo le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica, alle infrastrutture stradali e ferroviarie.

Per la predisposizione del PRP, la Segreteria tecnico operativa dell'Autorità Portuale si è avvalsa di un articolato documento denominato: "Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali", pre-

disposto dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Inoltre, oltre alle indicazioni in esso riportate, ha tenuto conto delle specificità dettate dalle caratteristiche del porto di Cagliari e del contesto urbano e territoriale che lo circonda, per un orizzonte temporale di 10- 15 anni.

L'attuazione del Piano dovrà poi essere "pilotata" dall'Autorità mediante lo strumento del Piano Operativo Triennale (POT), supportato dagli studi ed approfondimenti necessari per la validazione dei diversi interventi e dei relativi progetti.

In particolare, si dovrà tener conto del quadro economico con l'andamento dell'economia mondiale, europea, italiana e della Sardegna; lo scenario dei traffici marittimi, le autostrade del mare, il cabotaggio, il traffico crocieristico, il traffico containers.

Da una analisi dell'andamento dei traffici che hanno caratterizzato il porto di Cagliari, emerge come in questi anni il suo sviluppo non sia stato uniforme; infatti, se prendiamo come riferimento i dati di traffico dell'ultimo biennio si registra, da una parte, un decremento del traffico passeggeri pari al 10% ed un -2% di auto ed un mercato crocieristico che non riesce a decollare, dall'altra una movimentazione di containers del porto canale che, aumentato in modo esponenziale negli ultimi tre anni, si conferma nel ruolo di terminal di transhipment nel Mediterraneo.

Il traffico merci, ed in particolare le rinfuse secche e liquide, possono considerarsi stazionarie; infatti, le prime hanno oscillato tra i 9 e 10 milioni di tonnellate, le seconde hanno variato tra i 22 e i 26 milioni di tonnellate.

Subiscono, inoltre, un decremento pari al -4,7% i mezzi rotabili per merci in colli, movimentate con navi RO-RO.

Tali dati sui flussi di traffico consentono di evidenziare le criticità e le possibili prospettive di sviluppo del porto.

Quest'ultime riguardano da una parte il settore del traffico passeggeri (sia ordinario che croceristico) e merci RO-RO, dall'altra il settore del transhipment.

Per quanto riguarda il traffico passeggeri si ritiene che il miglioramento delle condizioni di viaggio, con navi più confortevoli e veloci, frequenze più alte, nuovi porti di collegamento, possono incrementare il flusso di passeggeri nel nostro porto.

In questo particolare segmento di traffico un ruolo importante lo svolge, ed ancor più lo svolgerà in futuro, la domanda turistica della Sardegna, ed in particolare quella del Sud, come luogo di vacanze privilegiato. In questa prospettiva risulta quanto mai necessario essere in grado di fornire servizi adeguati, sia al naviglio che ai passeggeri.

Per quanto concerne il traffico RO-RO, una quota notevole di traffico merci su gomma, con origine e destinazione il sud Sardegna, utilizza i porti del Nord dove si trovano

un numero maggiore di corse e la tratta marittima più breve. In tal senso, una più corretta politica di integrazione con gli altri porti, anche nell'ottica delle autostrade del mare, potrebbe trasferire verso il porto di Cagliari una buona quota di traffico.

Anche per quanto concerne il traffico crociere è necessario dotare il porto di accosti dedicati che forniscano ai passeggeri confort e servizi adeguati per questo target di domanda, coinvolgendo gli Enti Locali per una migliore valorizzazione del territorio.

Discorso a parte merita la movimentazione di containers via mare.

Le prospettive di sviluppo, sino al 2010, indicano che si assisterà ad un tasso di crescita che raggiungerà valori di circa il 50%.

Per questo motivo il porto canale di Cagliari si deve preparare e farsi trovare pronto per raccogliere gli intensi traffici che interesseranno anche il Mediterraneo.

Vanno quindi potenziate le infrastrutture investendo anche sui servizi attinenti alla logistica, realizzando interventi industriali di "packaging" (assemblaggio e distribuzione), sfruttando anche le opportunità che può dare la zona franca per le merci estero su estero (non U.E.).

Infine, di grande importanza per la città di Cagliari è la riqualificazione funzionale del fronte mare urbano, attraverso un recupero alla città delle aree portuali di più antica formazione, quale quel-

la della via Roma, recentemente liberata da traffici di navi passeggeri e commerciali.

In quest'ottica si colloca lo sviluppo della nautica da diporto di grandi dimensioni, sulle calate della via Roma e Sanità, oltre al recupero architettonico e funzionale della vecchia darsena.

Altro settore di crescente importanza per l'economia sarda è rappresentato dal comparto pesca che, nel porto cagliaritano, vanta una presenza importante in termini di flotta.

Per venire incontro all'esigenza di un ormeggio dedicato esclusivamente a tale tipo di unità, rientra nelle previsioni del P.R.P. la realizzazione di una darsena pescherecci in prossimità del nuovo mercato ittico in zona Sa Perdixedda.

Con lo sviluppo della nautica da diporto e della pesca si prevede un forte potenziamento della cantieristica navale, che troverà il proprio insediamento nell'avanporto est del porto canale, liberando così da tali attività dal forte impatto ambientale, importanti aree demaniali fortemente interconnesse con la città.

Gli indirizzi di sviluppo sul futuro assetto del sistema portuale cagliaritano possono pertanto sinteticamente indicarsi:

*1° indirizzo.* Concerne il consolidamento e potenziamento del porto commerciale, come scalo rivolto al cabotaggio ed alla navigazione a medio e corto raggio. I settori interessati sono i sistemi misti RO-RO, RO-PAX e crociere.

*2° indirizzo.* Riguarda lo sviluppo ed il potenziamento di una parte del porto storico, come scalo rivolto al soddisfacimento dei flussi turistici (crociere e diporto nautico) in forte integrazione con la città.

Settori interessati: i traffici da crociera, naviglio da diporto, attività commerciali.

*3° indirizzo.* Concerne lo sviluppo e potenziamento del porto canale, come scalo rivolto oltre che al transhipment, e relativo fideraggio, anche ad attività polifunzionali per merci varie (rinfuse) e/o come terminal ro-ro tutto merci. Settori interessati: i traffici di transhipment con navi transoceaniche porta container (tipo Post Panamax) e relativo naviglio per servizio feeder, traffici commerciali riguardanti le rinfuse, i materiali grezzi, i semilavorati e il RO-RO tutto merci.

Le tre strategie sono ulteriormente specificate attraverso l'individuazione di obiettivi generali e sotto-obiettivi, che permettono di precisare meglio le azioni che con essi si intendono intraprendere, fra i quali a mero titolo esemplificativo si citano:

- a) il consolidamento del ruolo della portualità cagliaritana nell'ambito dei collegamenti Sardegna-Continente (continuità territoriale) attraverso la riqualificazione delle infrastrutture portuali (moli, nuove banchine e denti di attracco);

- b) l'ampliamento dei piazzali operativi e di sosta RO-RO;
- c) il ricollocamento dei servizi di accoglienza passeggeri;
- d) il potenziamento degli impianti e delle banchine del porto canale e la dotazione infrastrutturale delle aree;
- e) la riqualificazione in chiave turistico-ricreativa delle aree portuali prospicienti la città;
- f) l'attrezzaggio di aree e banchine per la cantieristica;
- g) il potenziamento della dotazione di posti barca e servizi per il diportismo nautico e la flotta peschereccia.





## **INIZIATIVE DELLA REGIONE SARDEGNA PER LA CONTINUITÀ TERRITORIALE MARITTIMA DI PERSONE E MERCI E PER IL POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE DELLA RETE PORTUALE**

**Sandro Broccia** - Assessore Regionale dei Trasporti

Ringrazio il Presidente del CREL per avermi dato l'opportunità di partecipare a questo Seminario che verte su un tema complesso, difficile e appassionante, considerata la centralità che i trasporti rivestono per chi vive in una Regione insulare.

Già nel titolo del Seminario è sottesa una risposta ai problemi con cui siamo costretti a misurarci in questo settore: trasporto marittimo e sistema regionale portuale. Il termine sistema andrebbe messo tra virgolette, perché è proprio uno degli aspetti in cui manifestiamo gravi carenze: non abbiamo infatti un sistema portuale. Noi abbiamo porti che nei lustri passati sono andati per conto loro, senza una strategia complessiva che consentirebbe di affermare questa nostra specificità.

Proverò a rispondere alla domanda che poneva il Presidente del CREL, e cioè se la politica regionale che si sta attuando in ambito di portualità e di continuità territoriale marittima, risponde alle problematiche e alle sfide che sono emerse dalla discussione di stamattina, e che emergono quotidianamente. Mi riferisco a esigenze in termini di strategia e di investimenti, perché le due cose vanno e devono andare di pari passo: investimenti senza strategia non hanno molto senso; strategie senza investimenti restano sulla carta dei relatori dei convegni.

Nel passato recente abbiamo avuto un'opportunità che non sia-

mo stati capaci di cogliere. Questa Regione fino al 2004 (e sottolineo: fino al 2004) ha avuto delle risorse per la continuità territoriale delle merci: a 45 miliardi di vecchie lire ammontava il finanziamento nazionale introdotto dalla legge 199. Una legge che non istituiva solo la continuità territoriale aerea, ma anche la continuità territoriale delle merci via mare: 30 miliardi erano stanziati dallo Stato, altri 15 li avrebbe dovuto mettere la Regione.

Si è alimentato un "grande dibattito" in quegli anni: qualcuno sosteneva che i soldi sarebbero dovuti andare alle imprese che producevano i beni, mentre altri avrebbero voluto destinarli alle aziende che effettuavano il trasporto. La Regione non è stata capace di avanzare nessuna proposta che, fra l'altro, se non rispondente a quanto previsto dai regolamenti comunitari, avrebbe dovuto essere notificata alla Commissione Europea. Sono trascorsi in questo modo gli anni dal 2000 al 2003. Nel 2004 si è insediata la Giunta Soru. Il Governo Berlusconi ha prima cancellato quel finanziamento, poi non ha stanziato una lira per la continuità territoriale aerea. In quei quattro anni la palla era in mano nostra: è un'opportunità che non abbiamo saputo o voluto cogliere.

Dopo due anni e mezzo e qualche settimana di esperienza in questo settore, credo di poter dire che la complessità della materia si affianca

ad una notevole dose di conservatorismo, di incapacità e scarsa conoscenza delle cose.-

Per intere settimane, nel 2002, si è parlato delle grandi opportunità che potevano venire dalle cosiddette Autostrade del Mare, per lo sviluppo della Sardegna.

Peccato che la Legge 265 del 2002, del Governo Berlusconi, esclude di fatto la Sardegna dalle Autostrade del Mare, in virtù dell'assenza di un'alternativa modale di trasporto delle merci. In sostanza, le merci da e per la Sardegna sono costrette ad usare il mare e quindi le tratte che hanno origine e destinazione in Sardegna, non avendo alternativa al mare, sono escluse dagli incentivi.

Abbiamo aperto, su questo tema, un confronto con il Governo, con il Ministro Bianchi e con il Vice Ministro De Piccoli, che hanno assunto l'impegno qui a Cagliari alcuni mesi fa, di agevolare le imprese del settore dell'autotrasporto conto terzi, che invece di percorrere la 131 ed imbarcarsi da Olbia dove, come dimostrato stamattina, ci sono più servizi, navi più veloci, più moderne, preferiranno o decideranno imbarcarsi da Cagliari, con il risultato di alleggerire il traffico sulle nostre strade. Sono diverse centinaia i mezzi pesanti che giornalmente attraversano la 131, dal Sud verso il Nord della Sardegna.

Sulla vicenda Tirrenia non dirò nulla di nuovo rispetto a quanto la Giunta Regionale, il Presidente Soru e io stesso abbiamo espresso in queste settimane. Non è possibile che una società, che vive ed esiste perché c'è la Sardegna - perché è vero

che copre qualche altra rotta, però se non ci fosse la Sardegna non esisterebbe Tirrenia - pensi di sviluppare le sue strategie, come è avvenuto negli ultimi vent'anni, senza che la Regione possa dire la sua.

A noi non interessa quale compagnia di navigazione coprirà la tratta, per fare un esempio, Cagliari - Civitavecchia; ben venga Tirrenia, se riuscirà ad assicurare il servizio. A noi interessa decidere le regole, gli orari, il tipo di navi, il costo dei biglietti etc, con cui deve essere svolto il servizio. La Regione vuole che sia una conferenza di servizi a decidere le varie modalità, e sia un bando di gara internazionale, coerentemente con quanto previsto dai regolamenti comunitari, a decidere quale compagnia navale debba effettuare quel servizio. Se lo Stato stanziava le risorse finanziarie, come è avvenuto finora, devono essere lo Stato e la Regione a determinare il livello qualitativo e quantitativo dei servizi e non la Tirrenia, come sta avvenendo. Queste cose si dovevano fare nel 1991 quando è stata rinnovata la convenzione che scade il 31 dicembre 2008. In questi anni Tirrenia ha avuto dallo Stato significative risorse finanziarie per organizzare i collegamenti da e per la Sardegna, e anche da altre regioni. La Regione Sarda non è stata capace di dire mezza parola al riguardo.

Il 31 dicembre 2008 scade la convenzione, e la convenzione deve scadere. Faremo tutto ciò che è nelle nostre possibilità perché dal giorno sia convocata una conferenza di servizi, e si vada ad una gara internazionale per i collegamenti che riterremo dover mettere in campo, assi-

stiti da contributo finanziario, perché il mercato potrebbe non essere in grado di soddisfare le esigenze dei cittadini, siano essi fruitori della nave come passeggeri, o per il trasporto merci. Mi ha colpito, in questi giorni, la polemica con cui è stata accolta la notizia della nostra posizione; mi ha stupito che alcuni sindacati e qualche istituzione, abbiano avvertito il dovere di far sentire la loro voce a favore del rinnovo della convenzione con Tirrenia, che scade nel 2008. E' francamente incomprensibile.

In questi mesi, in queste settimane, siamo impegnati alla elaborazione delle norme di attuazione dello Statuto Sardo per l'applicazione del comma 112 della Legge Finanziaria, che prevede il trasferimento alla Regione della gestione dei servizi di trasporto pubblico locale a cui accennava il Presidente del CREL. Anche su questi temi i sindacati hanno espresso contrarietà e minacciato scioperi. E' da dieci anni che le linee e i servizi di trasporto di persone in tutte le regioni sono pianificate e gestite dalle Regioni. Noi siamo l'unica Regione in Italia dove una buona parte dei servizi di trasporto di persone viene amministrato e gestito dallo Stato, attraverso Ferrovie della Sardegna e Ferrovie Meridionali Sarde.

Siamo una delle poche regioni che non è titolare del contratto di servizio con Trenitalia.

Ecco perché le responsabilità di quanto è avvenuto in questo settore, almeno negli ultimi vent'anni, vanno ricercate dentro questa Regione. È troppo facile, in questo caso, prendersela anche con Tirrenia, o con lo

Stato, o con i vari Governi che si sono succeduti. Io sono d'accordo con chi dice che per decenni noi abbiamo delegato ad altri la politica strategica di questo settore; abbiamo delegato allo Stato, in qualche caso anche alle aziende, come nel caso di Tirrenia. È compito di un'istituzione come la Regione garantire la mobilità dei cittadini. Le aziende che ricevono contributi pubblici devono eseguire quanto richiedono le istituzioni.

Stiamo lavorando in quest'ambito così strategico e almeno ad altri due aspetti, che sono, secondo me, decisivi. Abbiamo parlato di sistema portuale che non c'è. Anche qui la storia degli anni più recenti dimostra forte l'assenza di strategia, forse anche di ambizione, con cui abbiamo guardato alla questione complessiva. Noi abbiamo due Autorità portuali, quella di Olbia e quella di Cagliari: stanno facendo un buon lavoro. Quanto sta avvenendo a Cagliari è sotto gli occhi di tutti, ci vorrà un po' di tempo, ci vogliono soldi, i lavori in alcuni casi sono lunghissimi, però mi pare che si cominci a vedere qualcosa di significativo. Tuttavia, noi dovremmo avere un sistema portuale non limitato solo a Cagliari e Olbia. Badate, andare a Porto Torres è una delle prime cose che ho fatto da Assessore: è inaccettabile che un porto che ci collega con il nord dell'Italia si presenti in condizioni vergognose. Io ho assistito agli sbarchi dei passeggeri dalle navi che attraccano nel porto industriale - e voi sapete cos'è il porto industriale di Porto Torres - costretti a raggiungere a piedi la stazione, che è un po' decentrata, per trovare

un treno. Questo accade non perché siano mancate le risorse, ma perché gli investimenti, che sono stati fatti in quel porto, si sono rivelati sbagliati: infatti, continuiamo a non far attraccare le navi passeggeri nel porto commerciale perché lo scalo non è protetto dai venti.

Poi abbiamo Arbatax e Oristano: quest'ultimo, seppure il numero delle merci non è tanto elevato, si caratterizza per un porto delle rinfuse, con l'80% delle navi che attraccano e partono estero su estero.

Ma noi ci possiamo permettere due porti importanti, decisivi, come Cagliari e Olbia, guidati da un'Autorità Portuale, e tre porti abbandonati a sé stessi, ridotti a terra di nessuno? Nel momento in cui abbiamo istituito l'Autorità portuale di Olbia e Cagliari, non era forse il caso di fare un ragionamento complessivo per capire in che modo avremmo potuto fare della portualità sarda un sistema, governando anche altri porti minori ma decisivi nel contesto di un network in grado di rendere competitiva questa regione? Noi ci stiamo provando: anche in questo caso dipende solo da noi. Dipende dai Comuni, dalle Province, e dalla Regione per la parte che può svolgere.

Noi abbiamo un obiettivo, l'abbiamo scritto ormai in tutti i documenti: vogliamo allargare le competenze delle attuali Autorità portuali. Proponiamo una Autorità portuale del nord della Sardegna che, insieme ad Olbia e Golfo Aranci, comprenda i porti di Porto Torres e di Santa Teresa di Gallura. Quello di Santa Teresa, per quanto piccolo, è un porto che ci collega con un pezzo

della Francia. In modo speculare vogliamo un'Autorità Portuale del centro sud della Sardegna, dove insieme a Cagliari ci possano essere Arbatax e Oristano, ma anche Portovesme, per tutto quello che rappresenta.

È un fatto strategico questo? Io sono convinto che questo è un modo per governare i nostri porti perché, ad esempio, oggi al porto di Oristano non comanda nessuno e non possono essere le Capitanerie di porto, con tutto il rispetto, a dover o poter determinare la politica di sviluppo, e non possono esserlo i consorzi industriali.

A me sembra che questa, in termini strategici, sia una risposta alle problematiche di cui abbiamo parlato. Naturalmente non significa che è tutto definito: dobbiamo decidere noi. Sottolineo che, di tutte le cose che ho appena detto, l'aspetto principale riguarda il fatto che la Regione sarda sarà titolare e responsabile della sua politica in ambito di trasporti. Non abbiamo più alibi. Fino ad oggi non è stato così, la nostra responsabilità è stata altrettanto grande, però ce la potevamo cavare dicendo: "Non ci danno i soldi, non dipende da noi".

La Tirrenia effettua i collegamenti con le isole minori, e assicura i collegamenti da Olbia, da Porto Torres, da Cagliari con Civitavecchia, Genova, Napoli, Trapani, Palermo. La prima cosa che abbiamo chiesto è: "Dateci una contabilità separata, fateci capire quanto spendete per coprire la Cagliari - Civitavecchia, e quanto ci guadagnate, se ci guadagnate, nel fare l'Olbia - Civitavecchia. Fateci capire

in che modo il milione di passeggeri che trasportate nella Carloforte – Portoscuso, si confronta con i due milioni e mezzo, tre milioni di passeggeri del collegamento Palau – La Maddalena. Perché magari, alla fine della fiera, come secondo me succederà, può avvenire che scopriamo che in alcuni collegamenti il mercato è in grado di rispondere alla domanda ed alle aspettative, e non ci sarà bisogno di alcun “intervento pubblico”.

A me sembra che questa partita sia accompagnata da investimenti che sono notevoli nell’ambito della portualità. Non abbiamo ancora un quadro chiaro, nel senso che saremo impegnati nei prossimi mesi nella programmazione 2007/2013 dei fondi di nostra competenza. Però, i 100 milioni di euro che abbiamo inserito nella programmazione del quadro nazionale 2007/2013, l’accordo preliminare del 31 gennaio con il Ministro delle Infrastrutture Di Pietro, andranno a finanziare interventi per il banchinamento dell’avanporto ovest per le navi RO – RO del porto canale, per la cantieristica nell’avanporto dall’altra parte, se non ricordo male sono compresi anche i 500 metri di banchinamento del lato sud ovest del porto canale; 36 milioni li mettiamo per provare a fare quello che non è stato fatto in questi anni a Porto Torres, cioè quel molo di levante che protegga il porto commerciale dai venti che soffiano non so da che parte. Abbiamo cominciato a ragionare, ce lo chiede con forza Prodi, me lo diceva qualche mese fa il Presidente Soru, quando abbiamo chiuso l’intesa sul trasferimento di risorse e competen-

ze. In quella occasione Prodi ha detto: “Trovate i soldi per portare il porto canale a 18 metri”, proprio nella logica dei ragionamenti che qualcuno faceva stamattina. Gli stessi 60 milioni di euro citati dal Direttore di CICT nel suo intervento, riferiti al contratto di localizzazione finalizzato all’acquisto di nuove gru adeguate all’incremento delle navi, non sono soldi che mette la Regione, sono soldi dello Stato con l’apporto di finanziamenti privati. Questa è la scommessa che vogliamo giocare sull’affermazione di quel porto.

Il porto canale ci è costato fatica, risorse e quarant’anni di lavori. Naturalmente il nostro obiettivo non è quello di limitarci al transhipment, ma quello di sviluppare la logistica, di sviluppare un indotto, che è fatto anche di industria, magari legata oltre che ai servizi, alle merci da manipolare.

Il Presidente del CREL ha detto – e concludo – che ci sarà un altro momento di discussione, a cui potranno partecipare gli assenti di oggi e degli altri giorni: io avrò piacere di essere invitato e di partecipare. Rimando a quell’occasione una battuta sulla flotta sarda e la polemica di cui ogni tanto siamo protagonisti.

Non voglio chiudere, però, senza ringraziare davvero il CREL: questa è la terza di tre giornate di lavoro dedicate interamente ai trasporti: una al trasporto aereo, la seconda al trasporto pubblico locale, quella di oggi a quello marittimo. Per me è stata un’esperienza assolutamente positiva. Come dicevo prima al Presidente, a me piacerebbe che il

CREL mi aiutasse a dare il giusto risalto al dibattito su questi temi, affinché venga superata la ristretta cerchia degli addetti ai lavori che si occupano di questioni di trasporti. Le cose non funzionano come vorremmo e sarà sempre così. Tuttavia, mi auguro – perché dobbiamo sempre cercare di migliorarci – che maturi la consapevolezza di quali regole, quali difficoltà, quali problemi, quali ostacoli, in qualche caso anche difficilmente superabili, stanno alla base della organizzazione del sistema dei trasporti in Sardegna. Senza dimenticare che molta parte di questa responsabilità la dobbiamo al fatto che questa Regione ha rinunciato a svolgere un ruolo attivo.

Le iniziative del CREL in questa direzione, secondo me, ci possono aiutare a gestire meglio una nuova responsabilità, che è anche una nuova consapevolezza e soprattutto una nuova opportunità per la crescita e lo sviluppo di questa terra.

Ho accolto con piacere l'invito a partecipare a questi lavori, che come immaginavo sono stati interessanti.

Desidero sottoporre all'uditore una sola considerazione che riguarda la proroga delle convenzioni all'armamento sovvenzionato.

È noto che il regolamento che liberalizza i traffici marittimi risale al 1992 (reg. CEE 3577/92), ma, per quanto riguarda il cabotaggio da, tra e verso le isole, l'apertura alla totale liberalizzazione si è avuta solamente nel 1999.

A dire il vero non si liberalizzò da subito per tutti, perchè la Grecia riuscì a far prevedere nel regolamento 3577 uno slittamento dell'apertura del proprio mercato fino al 2004, al fine di proteggere l'armamento nazionale ellenico.

In casa nostra il traffico di cabotaggio insulare è libero, di fatto, dal 2000. La liberalizzazione non ha portato armatori stranieri comunitari, ma ha favorito l'ingresso di armatori italiani su linee anche già oggetto di convenzione.

All'epoca dell'approvazione del reg. CEE 3577/92 vi fu, a livello comunitario, una forte pressione lobbistica che condusse all'introduzione del comma 3 dell'articolo 4, ove si prevedeva che tutte le convenzioni in essere rimanessero in vigore fino alla loro naturale scadenza.

Tale disposizione prende il nome di «clausola di anzianità».

I contratti in vigore, che prevedevano il conferimento di risorse finanziarie da parte dello Stato al soggetto incaricato di svolgere il servizio pubblico, avevano una durata particolarmente lunga. In particolare, i contratti di servizio pubblico stipulati dalle imprese del Gruppo Tirrenia in base alla legge n. 684/74 avevano durata ventennale, e fisiologica scadenza il 31 dicembre 2008.

Primo dato di fatto: era noto dal 1992 che fino al 2008 avremmo avuto un contratto di servizio in vigore, e quindi erano disponibili ben 16 anni per "abituarsi" all'idea che dal 2009 la situazione sarebbe stata diversa, e per regolarsi di conseguenza.

Inoltre, la Commissione Europea nel 1999 avviò un'indagine a seguito delle segnalazioni degli armatori non sovvenzionati che si sentivano discriminati dalle modalità e dai tempi della convenzione Tirrenia.

Il quell'occasione la Commissione affermò che la "clausola di anzianità" doveva essere interpretata in senso restrittivo, rappresentando una eccezione alla norma generale secondo cui i contratti che impongono obblighi di servizio pubblico devono essere aperti a tutti gli operatori qualificati dell'UE.

Il 21 giugno 2001 la Commissione Europea stessa emise una decisione relativa agli aiuti di Stato corrisposti dall'Italia alla compagnia marittima Tirrenia di Naviga-



zione, ove constatò che le sovvenzioni annue concesse in favore di Tirrenia di Navigazione, ponevano detta impresa in una posizione di vantaggio nei confronti delle imprese concorrenti che offrivano o avrebbero potuto offrire gli stessi servizi.

Secondo dato di fatto: la convenzione ventennale è considerata abnorme, e le modalità con le quali è stata gestita sono al limite della regolarità. Tuttavia si concede di procedere fino alla naturale scadenza (e non oltre), a patto che si adottino gli opportuni correttivi.

In questo complicato contesto, che si regge di fatto su un compromesso interpretativo, una legge dello Stato italiano, la Finanziaria 2007 (legge 27 dicembre 2006, n. 296), ha previsto la proroga di 4 anni della convenzione fra lo Stato italiano e la società Tirrenia di Navigazione per l'espletamento di servizi marittimi nazionali.

Si tratta di un provvedimento di difficile condivisione, soprattutto perché la proroga della convenzione Tirrenia per altri 4 anni sostanzia una indebita estensione del regime di favore posto dalla clausola di anzianità, da valutare come clausola derogatoria del regime ordinario e, quindi, come clausola insuscettibile di estensione né interpretativa né temporale.

Non si riesce, inoltre, a cogliere la ratio e la necessità di prevedere una proroga, quando mancano ancora quasi due anni alla scadenza del termine ordinario di durata della convenzione.

Le proroghe, in genere, si concedono quando una scadenza imminente rischia di arrecare danni ai

soggetti non adeguatamente preparati; non si riesce a comprendere come si possa decidere per legge, due anni prima, che due anni dopo si avrà bisogno di altri quattro anni di proroga di un contratto, soprattutto quando si sono avuti ben 16 anni per prepararsi alla scadenza.

Mi pare che si versi in una condizione di accanimento terapeutico nel mantenere in piedi un modello di assistenzialismo economico anti-storico e superato. Operatori come Tirrenia farebbero meglio a capire da subito che ci si deve confrontare sul mercato con regole uguali agli altri e, a questo punto, far valere la propria dimensione di grande impresa strategica nel panorama dello shipping italiano.

Grazie per l'attenzione.



## **AUDIZIONI**

APRILE 2007



## VALUTAZIONI E PROPOSTE DEL SINDACATO SUI TRASPORTI IN SARDEGNA

Alessandro Bianco - Segretario Generale Filt Sardegna

Parlare di Trasporti o meglio narrare la nostra dipendenza in materia di trasporto, da scelte operate oltre Tirreno è molto complicato, e non investe solamente il nostro ruolo di sindacalisti, ma tocca anche la nostra sensibilità di isolani. Da sempre viviamo questo disagio, non solo quando dobbiamo muoverci verso la penisola ma anche all'interno della nostra regione. Pertanto, il mio intervento, per brevità, sarà schematico e sicuramente non esauritivo, ma vuole essere il contributo di un sindacalista della Federazione Italiana Trasporti della CGIL, venuto sicuramente da qualche polemica in più, vista la mia condizione di cittadino Sardo un po' stanco delle colonizzazioni che mettono in dubbio la autonomia, e molte volte anche la nostra intelligenza.

Sicuramente molto attuale è il tema del trasporto Aereo, modalità di trasporto sino a qualche anno fa poco utilizzata dai sardi, stanti gli elevati costi, dovuti forse per la mancanza di concorrenza e del monopolio operato da Alitalia. Pertanto, la legge sulla continuità territoriale aerea è una conquista di tutto il popolo Sardo e deve essere difesa impedendo che questo diritto, ormai acquisito, venga scippato o stravolto in nome del libero mercato e della libera concorrenza priva di regole. Diritto che deve essere esteso ai Sardi emigrati. Va nella direzione giusta l'iniziativa della Regione che vuole estendere la con-

tinuità territoriale collegando i tre aeroporti sardi con altre città della penisola, ampliando così il numero delle rotte soggette al regime di continuità territoriale, con integrazione economica della Regione Sardegna alle compagnie che tale servizio svolgeranno.

È chiaro che l'impianto legislativo è giusto, ma una legge di questo tipo, che affronta un tema delicato come quello del trasporto aereo, che subisce modificazioni veloci, indipendenti dalle volontà politiche, ha necessità di un monitoraggio continuo ed attento, per cogliere immediatamente tutte le novità e difficoltà che possono sorgere nella sua applicazione, e con sensibilità e velocità, essere pronti ad apportare tutte le modifiche legislative necessarie a migliorare qualità e quantità dei servizi offerti. Inoltre, occorre che Regione ed Enti di controllo vigilino sul rispetto della legge regionale da parte delle compagnie aeree, e in presenza di violazione di questa applichino sanzioni realmente commisurate al disservizio creato. La Regione, dal canto suo, deve mettere in campo tutto il peso politico verso la comunità europea per garantire agli emigrati di poter godere dei benefici della legge.

La legge sulla continuità territoriale aerea, purtroppo, ha prodotto l'uscita di scena dagli aeroporti sardi dell'ex compagnia di bandiera che, per incapacità o per volontà, ha

presentato in ritardo la domanda per partecipare alla gara, creando ripercussioni non più ripetibili sui lavoratori. L'uscita di scena di Alitalia, non solo ha privato tutti i sardi dei suoi servizi, ma ha messo a repentaglio il lavoro di circa 100 lavoratori, che dopo un'estenuante vertenza hanno trovato occupazione, grazie anche alla mediazione del ministero dei Trasporti, nelle società di handling Sogaerdyn ed E.A.S. Questa esperienza ci insegna, se mai ce ne fosse bisogno, che occorre lavorare per inserire nelle prossime gare la clausola sociale, per mettere al riparo i lavoratori in caso di uscita di scena delle compagnie aeree. Possono cambiare le compagnie ma i lavoratori di terra degli aeroporti dovranno rimanere sempre gli stessi.

Nota dolente è lo stato del trasporto pubblico locale, Aziende vecchie, con poche risorse, spese anche male, che non soddisfano la richiesta di trasporto collettivo dei Sardi.

Il disinteresse delle passate giunte regionali, di destra e di sinistra, hanno relegato il trasporto collettivo a sistema di mobilità per i meno abbienti e studenti. Se non si interviene entro breve tempo con azioni di riorganizzazione e di acquisto di nuovi autobus, il sistema di trasporto collettivo arriverà entro breve tempo al collasso, favorendo sempre più l'utilizzo del mezzo privato, con tutto quello che ne consegue in termini di inquinamento atmosferico e intasamento delle città. Pertanto, bisogna accelerare il passaggio delle due Aziende ancora in Gestione Governativa, F.d.S. ed F.M.S., così come contenuto nella ultima legge finanziaria.

La Regione deve mettere immediatamente in campo iniziative per contrattare col Governo centrale il trasferimento dei beni e le necessarie risorse per risanamento economico ed organizzativo delle due Aziende, facendole confluire nell'Azienda Regionale Trasporti,

Questo consentirà alla Regione di decidere, in piena autonomia, quantità e qualità del trasporto pubblico collettivo da offrire alla popolazione Sarda, uscendo finalmente da una politica stracciona e rivendicazionista nei confronti del Governo Centrale. Nessuno più, dai presidenti di Regione passando per gli assessori dei trasporti, potranno scaricare su altri le inefficienze del sistema del trasporto collettivo Sardo.

Le F.d.S. hanno anche 404 Km di linee turistiche non utilizzate a pieno. Con investimenti per l'acquisto di materiale rotabile dedicato al trasporto turistico, ed alcuni interventi per la messa in sicurezza della linea ferrata, si potrebbe creare un flusso turistico costante nelle zone attraversate dal trenino, oggi saltuario, dando sicuramente, col contributo delle autonomie locali, un forte impulso allo sviluppo turistico delle zone interne. La gestione di questi 404 Km di linee dovrà, inevitabilmente, passare sotto le competenze dell'Assessorato Regionale del Turismo.

Grande preoccupazione vi è per il trasporto Ferroviario. La Regione, ultima in Italia, non ha ancora stipulato il contratto di servizio con Trenitalia, e purtroppo ancora oggi i servizi effettuati da Trenitalia non rispondono alle esigenze dei sardi, ma unicamente alle necessità organizzative di Trenitalia. È ormai non

più procrastinabile la firma del contratto di servizio. Deve essere la regione a decidere, anche su questa modalità di trasporto, quantità e qualità di servizi da effettuare, integrando gli orari del trasporto su gomma col trasporto ferroviario, più volte auspicato e mai realizzato.

Sul versante del trasporto merci su ferrovie assistiamo tutti, ormai impotenti, al continuo disimpegno della divisione Cargo di Trenitalia. La riduzione del trasporto merci per ferrovie residuale rispetto a tutte le altre modalità, l'assenza di politiche di incentivazione, la mancanza di investimenti sui mezzi di trazione, e di nuovi vagoni rispondenti alle esigenze dei clienti e di nuove navi dedicate, rischia, se non si interviene con tempestività, che questa modalità di trasporto cessi definitivamente, scollegando la Sardegna dalla rete Ferroviaria Europea con danni enormi per l'economia Sarda. Anche su questa materia, la Regione si deve impegnare per trovare alternative e risorse per incrementare il trasporto su ferrovia, meno inquinante e più sicuro, liberando così le centinaia di autotreni che attraversano la Sardegna da sud a nord e viceversa, evitando che scelte di mera compatibilità economica, decise a Roma, ricadano ancora una volta sull'economia Sarda.

Inoltre bisogna decidere, una volta per tutte, se l'invaso per i traghetti delle Ferrovie dello Stato debba rimanere a Golfo Aranci o debba essere spostato in un altro porto del nord Sardegna. Decisione che deve essere assunta col concorso delle Province e dei Comuni. Rimandare oltre porterà inevitabilmente alla

definitiva chiusura del trasporto delle merci per Ferrovia.

Da troppo tempo il sindacato e le imprese denunciano l'aggravio dei costi che le aziende sarde devono subire per l'esportazione e importazione delle merci. La competitività delle Aziende passa anche attraverso la possibilità di poter usufruire di trasporti a prezzi competitivi, in linea con il resto dell'Italia e dell'Europa. L'aggravio dei costi causato dall'insularità incide pesantemente sulle importazioni ed esportazioni, con ripercussioni anche sulla spesa quotidiana dei sardi. È assai grave che il precedente Governo Nazionale abbia escluso la Sardegna dalle Autostrade del mare, con conseguente impossibilità, per le Aziende locali di usufruire del "bonus ecologico" ("ecobonus"), istituito con la legge 265/2002. La legge prevede un incentivo sotto forma di sconto (massimo 30%) sulle tariffe marittime, per le aziende di autotrasporto che decidono di trasferire il proprio mezzo su tratta marittima anziché attraversare in autostrada tutta l'Italia. Su questo tema è aperto il confronto col governo nazionale per recuperare questa inspiegabile discriminazione nei confronti della Sardegna.

Collegato al tema del trasporto delle merci via mare vi è il problema della portualità sarda. Riteniamo che i porti Sardi non debbano operare in concorrenza fra loro, ma che gli scali si specializzino su diverse modalità per operare sinergicamente evitando dannose concorrenze, che consentono alle Compagnie di navigazione di strappare prezzi sempre più bassi, con ricadute pesanti sul-

l'occupazione portuale e sui livelli salariali. Sempre su questo tema si inserisce quello della convenzione tra lo Stato e Tirrenia. Siamo contrari alla proroga della convenzione che deve terminare il 31 dicembre del 2008. La proroga non va a favore dei Sardi ma è contro gli interessi dei Sardi. La Regione deve avere la possibilità di bandire una gara internazionale per l'assegnazione delle rotte marittime, decidendo la tipologia delle navi da utilizzare, la frequenza e stabilendo anche i prezzi delle corse.

La Tirrenia, con la controllata Saremar, gestisce anche il trasporto verso le isole minori di S.Pietro e di La Maddalena. Riteniamo che anche questo sia Trasporto Pubblico Locale, e la Regione deve utilizzare lo stesso schema utilizzato per le F.d.S. e le F.M.S. confluendo, con una divisione navigazione, nell'Azienda Regionale Sarda Trasporti, le risorse che attualmente lo Stato trasferisce alla Tirrenia. Esse devono essere trasferite alla Regione e la stessa, in piena autonomia, decidere qualità e quantità dei servizi marittimi da effettuare, cancellando definitivamente la dipendenza dei Sardi dalle scelte operate a Napoli.

Tutti questi provvedimenti riorganizzativi, sia chiaro, devono avvenire attraverso il confronto con il sindacato. Non possono essere intaccati né gli attuali livelli occupazionali. Se questo riusciremo a fare sarà una svolta epocale per la nostra Regione.

## CONSIDERAZIONI SULLO SVILUPPO FERROVIARIO IN SARDEGNA

La Segreteria Regionale UGL Trasporti

Da parecchio tempo ed in più occasioni, non ultima l'Audizione con la IV Commissione del Consiglio Regionale della Sardegna, la UGL ha segnalato la necessità di affrontare il nodo cruciale dei trasporti per tentare di uscire dalle solite enunciazioni di principio e dal consueto frasario, e evidenziare l'isolamento in cui è stato relegato dall'indifferenza generale.

La competitività del sistema produttivo di una regione insulare come la Sardegna è penalizzata, oltre che da un export basato su prodotti a basso valore aggiunto, da una dotazione infrastrutturale - logistica carente che inficia notevolmente il costo del prodotto finito.

La Regione Sarda ha sempre agito settorialmente affrontando i problemi per comparti, intervenendo sulle singole filiere (Ferrovie - Strade - Porti - Aeroporti - TPL etc.), senza elaborare un piano organico inerente la politica dei trasporti (persone e merci), sia per ciò che riguarda il trasporto interno che per quanto attiene i collegamenti con la penisola.

La continuità territoriale aerea è un elemento importante, ma si deve affrontare il gap che limita la libera circolazione delle persone e delle merci sul vettore navale, avendo un occhio di riguardo teso alla garanzia ed al diritto di mobilità all'interno del territorio isolano.

Il recepimento della legge 422/97 (riforma del trasporto pubblico locale), seguita dalla legge regionale 21/05, rappresenta una svolta epocale rispetto al passato, caratterizzato da una Amministrazione Regionale prodiga nella concessione di servizi che, spesse volte, si sovrapponevano a quelli già esistenti.

Il tutto si traduceva in una frammentazione delle risorse economiche che, se da una parte accontentava un concessionario, dall'altra non contribuiva ad una suddivisione razionale del servizio mirata all'impronta della economicità ed alla fruibilità del servizio stesso da parte dell'utenza.

La riforma del TPL non può non tenere conto di ciò che è la realtà: notevole frammentazione di servizi, spesso in sovrapposizione tra di loro, ed una presenza massiccia ed altrettanto frammentata di concessionari.

È arrivato il momento, caratterizzato da una situazione congiunturale creatasi, ma soprattutto da una sempre più cosciente presa d'atto in merito alle problematiche ambientali (la sottoscrizione del protocollo di Kyoto ne è la conferma), di modificare un sistema di trasporto che non sta producendo risultati positivi per l'ambiente, di introdurre nel sistema di trasporto regionale una "iniezione di ferro"



prediligendo il trasporto ferroviario e, al contempo, intervenire nelle reti di trasporto auto/filoviario. Questi interventi garantirebbero l'abbattimento della concentrazione delle polveri dannose, restituendo in tal modo una migliore vivibilità ai centri urbani, favorendo il trasporto collettivo a discapito della mobilità automobilistica privata.

Il sistema a rete privilegia l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto, garantendo un minore impatto ambientale rispetto alla mobilità privata; consente una migliore accessibilità e fruibilità del territorio, migliorando gli scambi economico - culturali tra diversi bacini, soprattutto quelli geograficamente svantaggiati per la loro lontananza dalle attuali linee di trasporto.

Si pongono così le basi per l'attuazione della riforma del trasporto pubblico locale, si stabiliscono i criteri secondo i quali si governerà il problematico processo di integrazione tra i diversi vettori, creando una logica di gerarchizzazione tra di essi, una integrazione modale ma soprattutto tariffaria a vantaggio dell'utenza.

Le Ferrovie della Sardegna hanno istituito un nuovo servizio integrativo autobus + treno di collegamento tra la stazione di Monserrato ed il Policlinico presso la Città della Universitaria; sempre le FdS, dopo aver inaugurato il servizio della metropolitana leggera nel comune di Sassari, si accingono a consegnare all'utenza il primo tratto della metropolitana di superficie

Cagliari Piazza Repubblica/Monserrato; le Ferrovie dello Stato hanno istituito il servizio metropolitano sulla direttrice Decimo/Cagliari.

Alle stazioni FS, sulla direttrice Iglesias/Decimomannu/Cagliari, verranno fatte confluire quelle corse su autobus dirette a Cagliari e gestite attualmente dalle FMS. La UGL ha colto favorevolmente l'impegno della Regione nel voler elevare il grado di soddisfazione dei clienti che usufruiscono dei servizi TPL ma, al contempo, abbiamo segnalato aspetti di criticità che si possono qui di seguito sintetizzare in modo non esaustivo:

- Difficoltà di accesso ai servizi (ubicazione, utenti diversamente abili);
- Assenza di una bigliettazione unica fra i diversi vettori;
- Orari che non vengono rispettati (traffico caotico, assenza di corsie preferenziali, comparto bus/treno);
- Riluttanza dei clienti a raggiungere la destinazione servendosi di diversi mezzi di trasporto;
- La minore densità abitativa delle zone periferiche aumenta i costi del servizio e, di conseguenza, il servizio stesso risulta insufficiente.

Offrire un servizio di trasporto valido non significa esclusivamente fare circolare dei mezzi pubblici, ma occorre programmarlo assieme a diversi attori (scuole, uffici della Pubblica Amministrazione, impiant-

ti sportivi, luoghi di svago, organizzatori di eventi culturali), e ciò determina un punto di sofferenza per l'intero processo, poiché interessa anche territori che presentano una orografia particolarmente disagiata (pensiamo ai collegamenti con le isole minori).

A tutela dell'utenza si pone l'impegno degli Enti Locali atto al monitoraggio del processo e del fabbisogno per una gestione più ponderata della richiesta e necessità di mobilità, capace di determinare il livello dei servizi quantitativamente e qualitativamente sufficienti a soddisfare sia il diritto alla mobilità costituzionalmente garantito che le risorse finanziarie necessarie.

Le concessioni sono il primo problema da affrontare: per le aziende FdS e FMS occorre aprire un contenzioso con lo Stato affinché si possa addivenire ad un apposito accordo di programma che ne determini il loro passaggio sotto il controllo della Regione Sarda.

Si parla di integrazione fra aziende che esercitano un servizio prettamente incentrato sul trasporto su gomma, ma desta forte preoccupazione la situazione del trasporto su ferro: esso dovrebbe essere l'asse portante di tutta la rete, ma per farlo deve sviluppare la sua competitività.

Non si riesce però a comprendere quale sia il futuro della rete ferroviaria, sia FS che FdS. Si tenderà a cristallizzare la situazione attuale delle ferrovie in concessione con il sopraggiungere di ulteriori finanziamenti sulla mobilità rapida di

massa (metropolitana di superficie) e, quindi, dismettere il servizio ferroviario sostituito da nuove e più moderne tecnologie? Sono previsti quegli investimenti richiesti nei diversi tavoli istituzionali dalle stesse parti sociali per velocizzare il servizio stesso e ammodernare, così come si sta facendo per gli autobus, il parco mezzi? Esiste un futuro di integrazione con il servizio ferroviario FS, citato in occasione di diversi PRT succedutisi in questi anni?

Nutriamo forti dubbi che gli stanziamenti previsti dalla legge finanziaria nazionale per l'anno 2007, e per il successivo triennio, siano sufficienti a far fronte, contemporaneamente, alla tutela dei livelli occupazionali e agli investimenti sulla rete delle FdS, oramai divenuta obsoleta.

Le FdS hanno istituito da tempo, con la gestione controllata delle FS, un servizio turistico sulle linee escluse e chiuse al TPL: ciò è stato reso possibile grazie all'Ufficio Marketing che, quasi per scommessa, ha permesso di far conoscere in tutto il mondo (Cina e Giappone compresi!) la propria attività ed il proprio Trenino Verde, con le macchine a vapore appositamente riattate.

Ora si ha bisogno di interventi che rendano confortevole il viaggio stesso. Per esempio, l'acquisto da parte della Regione Sarda, di nuovo materiale rotabile idoneo a garantire la panoramicità del viaggio stesso ed il benessere dei viaggiatori.

Si deve integrare, inoltre, l'offerta turistica costiera con prodotti "mare - alta collina" in modo da

diversificare ed integrare i pacchetti turistici e, nel contempo, porre rimedio al gap che inficia il turismo nell'entroterra sardo rispetto a quello costiero.

È necessario favorire lo sviluppo dell'albergo diffuso nelle zone interne della Sardegna per garantire, alla sempre più crescente domanda turistica, un'adeguata ricettività.

Il riequilibrio territoriale diventerebbe sinonimo di sviluppo turistico non più stagionale, ma capace di gestire i flussi turistici nell'intero arco annuale, garantendo la crescita dell'occupazione e arginando il fenomeno dello spopolamento delle zone interne.

È divenuto oramai necessario un progetto di sviluppo della ferrovia per attività turistiche connesse anche con il sistema dei parchi, da sottoporre al finanziamento UE.

Ma la "cura del ferro" deve estendersi alle FS le quali, in sinergia con soggetti privati, si avvalgano delle strutture fino ad oggi costruite (i centri intermodali di Chilivani, Porto Torres, Olbia e, per ultimo, il progetto di Sassari in affidamento all'ARST), o in fase di ultimazione, per incrementare il traffico "sicuro" su rotaia nelle lunghe relazioni, con gli speciali carri "a tasca" atti al trasporto dei rimorchi e semirimorchi.

Il sistema trasporto merci su rotaia si avvale esclusivamente del servizio FS/Stato che da cinque anni ha ridimensionato la flotta in esercizio, passando da 5 navi alla sola "Garibaldi", causando un decremento della capacità di tra-

ghettamento dai 120 - 130 carri/giorno agli attuali 30 - 40.

Come si evince dal Piano Nazionale dei Trasporti e dal Piano Regionale, si sancisce ancora la valenza strategica della dorsale FS perché da tutti, forze politiche e sociali, concordemente ritenuto strumento essenziale per il rilancio di una politica dei trasporti indirizzata al contenimento della spesa e del consumo energetico, oltre che al miglioramento del livello di servizio offerto all'utenza. Il flusso di finanziamenti che ha reso possibile il raddoppio della linea Decimomannu - San Gavino, deve avere continuità per la realizzazione della San Gavino - Oristano.

La UGL auspica che la Regione affronti il problema dei centri intermodali nei porti di Porto Torres, Cagliari, Olbia, Arbatax e Oristano e li risolva in tempi certi.

La rete ferroviaria sarda è caratterizzata da un'assurda concorrenza sleale con la Strada Statale 131, che può vantare uno sviluppo di 210 Km d'asfalto a fronte dei 260 Km di binario. Occorre rendere competitiva la rete ferroviaria, ancora vecchia di 160 anni nonostante gli interventi apportati.

#### **Occorrono:**

- interventi di velocizzazione dei treni;
- interventi di rettifica del tracciato;
- interventi di soppressione di tutti i passaggi a livello.

La nuova variante di Chilivani è un palliativo: non risolve il problema. Il vero intervento da realizzare sul tracciato sarebbe quello di evitare una percorrenza aggiuntiva di 50 Km, anticipando la diramazione per Sassari - Porto Torres a Giave, e destinando Chilivani a centro intermodale per la movimentazione delle merci. La UGL Attività Ferroviarie continua ad essere convinta che la "cura del ferro" possa dare anche in Sardegna i risultati che si stanno conseguendo in altre località della Penisola, dove i nuovi treni ETR sono diventati concorrenziali al servizio aereo.

Chiediamo alla Regione Sardegna di partecipare alle spese per l'acquisizione di nuovo materiale rotabile adeguato all'infrastruttura.



## DOCUMENTO FINALE DEL 16 APRILE 2007

a cura del CREL

Nell'ambito della propria attività istituzionale, il CREL ha deciso di affrontare il problema dei trasporti interni ed esterni della Sardegna, nella convinzione che la condizione di insularità della Sardegna rende il sistema dei trasporti un nodo cruciale per la qualità della vita civile dei suoi cittadini e per le sue possibilità di sviluppo.

Per definire al meglio la propria posizione il CREL ha deciso di procedere ad una serie di audizioni di tecnici, associazioni di operatori del settore e organizzazioni sindacali dei lavoratori, nonché alla organizzazione di tre distinti momenti seminari di approfondimento che hanno riguardato rispettivamente: il trasporto aereo, il trasporto pubblico locale, il trasporto navale e il sistema regionale di portualità. In tali iniziative sono stati coinvolti ed hanno dato il loro contributo rappresentanti delle Istituzioni ai diversi livelli coinvolte (Unione Europea, Ministero dei Trasporti, Assessorato ai Trasporti della Regione Sardegna, Province, Comuni e Camere di Commercio), delle Università sarde, delle società di gestione, delle imprese del settore.

Al termine di questo impegnativo percorso il CreL ritiene di poter ribadire le seguenti affermazioni già contenute nel documento preparatorio:

- i collegamenti da e per la Sarde-

gna, le condizioni dei collegamenti interni all'isola costituiscono indubbiamente un fattore capace di condizionare scelte e programmi di sviluppo e la stessa configurazione sociale del territorio regionale;

- grandi problematiche come il contrasto ai processi di spopolamento delle zone interne (con i connessi processi di degrado idrogeologico, di desertificazione, di scadimento della vita civile), la possibilità di muoversi con celerità nelle aree urbane, la qualità dell'aria nei centri urbani, lo sviluppo del settore turistico, la commercializzazione delle produzioni locali ed altre, richiedono un moderno ed efficiente sistema di trasporti, costruito sulla base di una solida programmazione che attribuisca alle varie modalità il giusto peso e preveda i necessari snodi intermodali.
- È indispensabile un governo unitario del settore che, partendo dallo strumento primario di programmazione, il Piano Regionale dei Trasporti, possieda una capacità di intervento settoriale e territoriale tale da ridisegnare in modo incisivo tutto il sistema, valorizzando al massimo le risorse finanziarie disponibili.

Rispetto ai distinti temi affrontati nei seminari e nelle audizioni, il CREL, al termine di un complesso lavoro di sintesi, propone alla discussione politica ed istituzionale il seguente documento, nella dichiarata volontà di concorrere alle impegnative scelte per lo sviluppo della Regione che dovranno essere compiute nei diversi documenti di programmazione e di pianificazione.

### *Il trasporto aereo*

Il trasporto aereo riveste per la Sardegna un'importanza oggettiva, in quanto portatore di una duplice notevole valenza: è da un lato un potente veicolo di inclusione per la popolazione della Sardegna nel contesto nazionale ed in quello internazionale e dall'altro un notevole fattore di sviluppo per tutti i settori, ma in particolare per quello turistico.

Occorre quindi affrontarne i problemi con un atteggiamento capace di cogliere entrambe le esigenze, partendo dagli aspetti strutturali, per arrivare alle complesse problematiche della "continuità territoriale" e dei voli "low cost".

Negli aspetti strutturali vanno considerati i seguenti punti:

- numero degli aeroporti e loro livello qualitativo,
- integrazione degli stessi col sistema di trasporti interni,
- politica di investimenti orientata dalla programmazione territoriale e fondata su precise

priorità, che eviti dispersioni su obiettivi incoerenti e improduttivi.

La Sardegna dispone attualmente di tre aeroporti principali, autentiche porte verso l'esterno, e di due aeroporti secondari. Le tre strutture maggiori soffrono, seppure con diversi gradi di gravità, di un insufficiente livello di integrazione col territorio circostante; questo rappresenta una palese contraddizione con la caratteristica principale del vettore aereo che è quella di favorire e consentire spostamenti veloci. Una prima priorità è quindi l'adeguamento infrastrutturale dei collegamenti viari e ferroviari dei tre aeroporti principali col territorio circostante e con l'intero territorio regionale; adeguamento infrastrutturale che deve essere inserito in modo coerente nel generale potenziamento delle infrastrutture di trasporto dell'isola.

Un'altra priorità è rappresentata dall'esigenza di migliorare la qualità dei servizi aeroportuali e di contenerne il costo. Dal punto di vista strutturale i tre aeroporti, che sono stati destinatari di consistenti investimenti ed appaiono adeguati e di livello superiore alla media; vanno migliorati proprio negli aspetti legati alla gestione. Non apparendo praticabile la soluzione di un'unica società di gestione regionale, si ritiene opportuno introdurre una pratica di coordinamento e di collaborazione fra le società che consenta di migliorare la qualità del rapporto con le com-

pagnie di navigazione, di ottimizzare i collegamenti, in particolare a livello internazionale, e, infine, di concorrere all'individuazione di soluzioni organizzative capaci di contenere i costi dei servizi.

Va evitata la dispersione degli interventi, concentrando le risorse verso questi tre aeroporti, in grado, attraverso l'adeguamento delle infrastrutture di collegamento, di servire adeguatamente tutta la regione. Le scelte di potenziamento degli aeroporti minori dovranno avvenire col ricorso a risorse locali e col coinvolgimento di eventuali investitori privati.

Per quanto riguarda i collegamenti, le soluzioni finora individuate sotto la definizione di "sistema di continuità territoriale" hanno indubbiamente conseguito il risultato di diffondere l'uso del mezzo aereo (come testimoniato dal costante incremento del numero di passeggeri trasportati ogni anno), ma hanno dovuto fare i conti con problemi di diversa natura, da quelli legati alla condizione di obiettivo monopolio nella quale operano i vettori, o il vettore, che si aggiudicano le tratte in regime di continuità, a quelli costituiti dall'alto costo dei servizi aeroportuali, talmente elevati da vanificare in parte i benefici del regime di continuità.

Appare quindi necessario intervenire per adeguare ulteriormente il sistema, ovviando ai limiti che si sono manifestati, puntando a:

- avere una pluralità di vettori piuttosto che condizioni di

monopolio, sia per l'intero sistema che per le singole tratte;

- ottimizzare l'inclusione integrale della Sardegna nel sistema di trasporto aereo secondo una logica ed un modello di rete, piuttosto che il suo collegamento preferenziale su due punti;
- garantire comunque, attraverso accordi commerciali tra le compagnie, la continuità commerciale per i passeggeri diretti dalla Sardegna verso destinazioni ulteriori, nazionali o internazionali, con un'unica carta di imbarco. Le stesse condizioni operative dovranno essere offerte ai passeggeri in arrivo in Sardegna.
- superare i limiti manifestatisi nella capacità del sistema di rendersi flessibile in funzione delle richieste di trasporto provenienti sia dai residenti che dai visitatori, in particolari ore e giorni della settimana e settimane o mesi dell'anno.
- riportare il costo del trasporto aereo in ingresso nell'isola per i non residenti ai valori di mercato.

Va infine avviata una riflessione che, partendo dalle regole europee che disciplinano il settore, prenda in esame i comportamenti delle compagnie aeree e quelli delle società di gestione aeroportuale, nel tentativo di individuare il corretto equilibrio tra logiche di mercato,



garanzia del diritto di mobilità dei sardi e necessità di rispondere ai picchi di domanda con la necessaria reattività.

Un ruolo sempre più importante e visibile ha assunto l'inclusione di aeroporti sardi nel sistema dei voli "low cost", sia perché ha favorito la presenza nell'isola di consistenti flussi turistici in periodi di stagioni tradizionalmente morta, sia perché consente ai sardi di raggiungere destinazioni internazionali con relativa facilità, contribuendo al positivo processo di inclusione della Sardegna nel mondo. È necessario operare perché questa tipologia di trasporto aereo si radichi in Sardegna stante la sua complementarietà con le politiche adottate per lo sviluppo di un turismo sostenibile maggiormente diffuso nell'arco dell'anno e legato alla valorizzazione dei caratteri identitari della nostra regione. È questo uno dei terreni sui quali le società di gestione e la stessa Regione, attraverso la propria agenzia di promozione, dovranno dimostrare capacità di relazioni internazionali con numerose compagnie operanti nel mondo.

### *Il trasporto pubblico locale*

Costituisce un grande tema che tocca direttamente la qualità della vita di centinaia di migliaia di cittadini sardi, sia nelle zone interne (a bassa intensità di popolazione e quindi a bassa intensità di domanda), dove occorre garantire il diritto alla mobilità dei cittadini, sia nelle aree urbane e metropolitane, nella

quali le miopi politiche degli anni passati, incentrate sul privilegio all'uso del mezzo privato, hanno provocato una densità di traffico incompatibile con tempi di spostamento economicamente sostenibili ed elevati tassi di inquinamento da rumore e da polveri in atmosfera, causa dell'incremento di patologie tipicamente urbane come lo stress e le malattie all'apparato cardio-respiratorio.

È opinione del CREL che sia ormai urgente dare attuazione alla riforma del Trasporto Pubblico Locale (TPL), avviata dal decreto legislativo n. 422/97, che la Regione Sardegna ha recepito nel proprio ordinamento con la legge regionale n. 21 del 7 dicembre 2005, della quale è utile richiamare alcune scadenze di particolare importanza:

- la definizione dei primi programmi triennali regionali (art. 15), strumento di breve e medio periodo col quale la regione fissa indirizzi e criteri per il dimensionamento del trasporto locale, programma i servizi minimi e fornisce alle province ed ai comuni le coordinate all'interno delle quali collocare i propri strumenti programmatici: la legge prevede (art. 44) che, in sede di prima applicazione, i programmi triennali regionali possono essere approvati anche in mancanza del piano regionale dei trasporti e comunque entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge (e cioè entro il 30 giugno 2007);

- la definizione dei piani provinciali (art. 16) entro sei mesi dall'approvazione dei programmi triennali regionali;
- l'adozione dei piani comunali (art. 17) "sulla base degli indirizzi della regione e tenuto conto della pianificazione provinciale"
- l'istituzione del fondo regionale dei trasporti (art. 18) nel quale "convergono le risorse finanziarie finalizzate a supportare l'esercizio del TPL.

In una fase come quella attuale, nella quale devono essere assunte decisioni importanti, il CREL ritiene opportuno l'impegno, ai rispettivi livelli di responsabilità, di tutti i soggetti istituzionali competenti, le aziende di TPL, le forze economiche e sociali, nel lavoro di predisposizione dei programmi triennali regionali e dei piani provinciali, per i quali si forniscono di seguito alcune indicazioni di punti ritenuti qualificanti:

- governo unitario dei singoli territori attraverso un'unica "autorità di bacino";
- intermodalità, intesa come integrazione tra diverse forme di trasporto e tra diversi vettori;
- bigliettazione unica.

Il **governo unitario** è l'unica modalità che può consentire di concepire ed attuare un sistema di trasporto pubblico non limitato ai singoli comuni, individuando a livello di bacino (attraverso l'apposito piano) i flussi di mobilità, gli attrattori

di traffico (scuole, ospedali, uffici pubblici, siti produttivi e commerciali) e realizzando un sistema a rete che consenta ad ogni cittadino di qualsiasi città dell'area di poter raggiungere qualsiasi destinazione con tempi e modalità certe. Particolare attenzione dovrà essere prestata alla gestione dei flussi di lavoratori verso luoghi di lavoro e impianti produttivi, facendo tesoro delle positive esperienze già realizzate in passato nel servizio di grandi aree industriali.

Inoltre, occorrerà impegnarsi per individuare una sede e modalità adeguate perché il governo unitario possa realizzarsi, partendo necessariamente dalle indicazioni fornite dalla legge regionale. La stessa gerarchia programmatica della legge necessita di un'adeguata applicazione burocratica, in quanto un progetto delicato ed ambizioso come quello di ridisegnare in forme nuove e competitive il TPL, richiede il massimo coinvolgimento e la massima partecipazione di tutti gli attori coinvolti.

A parere del CREL, quindi, le province, cui la legge assegna la responsabilità di redigere il piano provinciale, dovrebbero avere l'accortezza di aprire una grande discussione sul tema che coinvolga, come protagonisti e non come destinatari, i comuni interessati, le forze economiche e sociali, le aziende pubbliche e private, le associazioni (di tutela dei consumatori, ambientaliste, di rappresentanza dei disabili, ecc.), in modo da far scaturire la proposta di piano dal concorso di

tutti i soggetti che poi, nel territorio e nella quotidianità, dovranno farlo vivere concretamente.

La realizzazione, ma soprattutto il conseguimento degli obiettivi individuati (riduzione del traffico veicolare privato, miglioramento della velocità commerciale, incremento del numero dei trasportati, ecc.) dipendono dall'adozione di comportamenti coerenti e conseguenti da parte di tutti gli attori, istituzionali, economici e sociali. Tra i primi, in particolare ai comuni spetta la responsabilità di adottare i piani di mobilità, che dovranno essere coerenti col piano provinciale, di disciplinare la sosta, in modo da scoraggiare il traffico veicolare privato nei centri urbani, di individuare aree per la predisposizione di parcheggi di scambio, di rendere gradevoli e confortevoli le stazioni e le aree di fermata, in particolare quelle intermodali.

Ferma restando, quindi, la competenza istituzionale, che non può essere messa in discussione, sarà necessario che il piano nasca dal concorso di tutti e che tutti lo sentano come proprio.

Il sistema dovrebbe basarsi sull'**intermodalità**, in quanto dovrebbe mettere il cittadino in condizione di utilizzare diversi vettori a partire da quelli privati (i piedi, la bicicletta, lo scooter o la macchina), fino a quelli pubblici su rotaia o su gomma; per facilitare il passaggio da un vettore ad un altro, stazioni e fermate dovranno essere dotate di appositi parcheggi di scambio, il cui costo sia comprensivo del biglietto o

viceversa.

L'integrazione dovrebbe individuare come assi principali quelli su rotaia (sia ex ferrovie dello Stato che ex ferrovie in concessione) attraverso adeguati interventi di riqualificazione delle tratte e il completamento dei previsti interventi di potenziamento della linea ex FS. Le linee ferrate, svincolate dal traffico veicolare privato e quindi con tempi di percorrenza sicuramente competitivi, dovrebbero costituire, insieme con alcune dorsali di TPL su gomma lungo le direttrici non copribili col sistema ferroviario, l'ossatura del sistema, alla quale dovrebbe raccordarsi il resto del trasporto pubblico su gomma, collettore di flussi di passeggeri verso le fermate delle linee dorsali.

Tali tipologie di modelli presuppongono una programmazione accurata di linee e di orari, col conseguente superamento delle attuali sovrapposizioni di diversi vettori, da cui derivano sprechi e diseconomie, consentendo di servire meglio tutto il territorio regionale senza sensibili incrementi di spesa, attraverso la razionalizzazione dell'esistente ed un più accorto utilizzo di mezzi e personale.

Un ruolo importante giocherà nel trasporto extra urbano il nuovo soggetto unitario che nascerà, in ambito regionale, dalla fusione di Arst, Fms e Fds. Infatti, dalle modalità della sua creazione si valuterà la capacità di dare vita ad un soggetto capace di fornire servizi efficienti a costi sostenibili e di reggere la concorrenza nel momento in cui si pro-

cederà all'assegnazione delle tratte attraverso gare. Analogo recupero di efficienza e di competitività dovranno conseguire le aziende di TPL locali; alcune hanno già positivamente operato in quella direzione in passato, ma altre hanno ancora molti ritardi da superare e non paiono in grado di sostenere la concorrenza quando i servizi verranno assegnati a gara. Senza pregiudiziali, il CREL ritiene che un servizio cruciale come il trasporto locale garantisca meglio le esigenze dei cittadini se gestito da società pubbliche.

Un decisivo contributo al funzionamento del sistema verrà dall'adozione della "**bigliettazione unica**", soluzione che permette ad un cittadino di fruire, attraverso un unico biglietto, della piena integrazione fra tutti i vettori.

La realizzazione di sistemi complessi come quelli delineati richiede alcune precondizioni:

- uno sforzo sinergico dei diversi livelli istituzionali coinvolti, nel rispetto delle specifiche competenze: **la Regione**, con compiti di programmazione regionale, **le province** con il ruolo di "organizzatori" dei servizi nel proprio territorio e con la predisposizione del piano di bacino, **i Comuni** perché pongano il problema della mobilità pubblica in posizione prioritaria e compiano scelte conseguenti e perché diano avvio ad una politica di associazionismo mirata alla gestione sovra comunale di servizi di interesse comune;

- il reperimento delle risorse necessarie per gli impegnativi, ma indispensabili, adeguamenti infrastrutturali;
- l'approvazione di piani del traffico che proponano con coraggio ai cittadini diversi modelli di mobilità improntati a stili di vita più salutari: rivalutino i percorsi pedonali con la cura dei marciapiedi ed una rigorosa disciplina dei parcheggi, incoraggino l'uso della bicicletta con la creazione di piste ciclabili, favoriscano il transito dei mezzi pubblici con corsie preferenziali che li liberino dal traffico privato, non incoraggino l'ingresso degli autoveicoli privati nei centri storici con la predisposizione dei parcheggi al limite dei centri storici stessi e non all'interno;
- la maturazione nell'opinione pubblica di un nuovo concetto di mobilità che richiede un non facile cambiamento culturale da sollecitare con l'informazione e il confronto, proponendo i nuovi modelli in primo luogo ai bambini, sicuramente più ricettivi verso le problematiche ambientali.

#### *Trasporto marittimo e sistema portuale*

È scontato osservare quanto siano importanti per un'isola, quale è la Sardegna, il sistema dei trasporti marittimi e naturalmente quello portuale. Tuttavia, non appare

superfluo rilevare una tendenza, presente tra i sardi, a lamentare i limiti dell'insularità, piuttosto che a considerare i possibili vantaggi derivanti dalla posizione geografica della Sardegna, strategica in mezzo al Mediterraneo.

Questa condizione geografica, a lungo considerata un handicap, può essere trasformata in una occasione di sviluppo per i sardi, se si riuscirà a valorizzarla, procedendo alla realizzazione di un sistema portuale efficiente e di un sistema di trasporti marittimo rispondente alle esigenze della società e dell'economia moderne.

Di continuità territoriale si parla molto per il trasporto aereo, molto di meno per quello marittimo.

Nel primo caso, come citato nella prima parte di questo documento, ci sono effetti positivi ma anche negativi, sui quali il ragionamento è aperto e la sperimentazione procede; nel caso del trasporto marittimo ancora non è stata avanzata una proposta convincente e non vi è alcuna applicazione della continuità territoriale. Inoltre lo scenario appare diverso: mentre infatti il trasporto aereo è, in larga misura, destinato al trasporto di passeggeri e solo in misura molto limitata a quello delle merci, quello marittimo ha, viceversa, un peso rilevante per entrambi gli ambiti e quindi afferisce sia al comparto turistico sia a quello produttivo. La qualità e l'economicità del suo funzionamento hanno dirette ripercussioni sulla competitività delle produzioni sarde all'esterno dell'isola e sulle con-

dizioni di accesso da parte dei sardi ai prodotti provenienti dall'esterno dell'isola. Queste considerazioni evidenziano l'importanza cruciale per l'economia dell'isola dell'efficienza e dell'economicità dei collegamenti navali.

Attualmente la rete registra, in larga misura, la presenza della compagnia di navigazione Tirrenia, che opera in regime di convenzione con il ministero dei trasporti e beneficia di trasferimenti pubblici; Nei porti del nord Sardegna, la presenza di Tirrenia è affiancata dalla presenza di compagnie di navigazione private. Sulla efficienza del sistema le riserve e le critiche sono diffuse; periodicamente vengono richiamate la cronica insufficienza e la scarsa efficienza, la vetustà di alcune navi specie su certe rotte, i tempi di percorrenza sicuramente poco concorrenziali rispetto all'utilizzo del mezzo aereo.

Esiste quindi un problema di adeguatezza del sistema di trasporto marittimo alle esigenze di sviluppo della Sardegna. Negli ultimi anni, l'irrompere dei privati ha comportato significativi cambiamenti, a conferma che una sana concorrenza incide positivamente sulla qualità e il costo dei servizi di trasporto. Ne deriva l'importanza di definire un modello che assicuri alla Sardegna una qualità di servizio adeguata alle sue necessità.

La Regione Sardegna ha ampiamente reso nota la propria volontà di superare il meccanismo della convenzione con Tirrenia, preferendo gestire autonomamente le relative

risorse per intervenire attivamente in direzione di una maggiore efficienza e dinamicità del mercato, stimolando la concorrenza tra diversi soggetti, anche partecipati dalla stessa Regione.

A tal proposito, il CREL ritiene che la scelta di inserire nel mercato del trasporto navale nuovi soggetti, nel rafforzare la concorrenza, possa contribuire ad un miglioramento generale della qualità dei servizi, a condizione che si presti la massima attenzione a non creare rendite di posizione e a non impegnare denaro pubblico in iniziative non competitive.

Il 98% delle merci in uscita dalla Sardegna sono movimentate via mare con un ritmo di crescita costante di circa l'8% annuo; questo fatto rende ancora più evidente l'importanza di questa forma di trasporto per il sistema produttivo isolano. Tuttavia, il divario superiore al 30% fra merci in entrata e merci in uscita evidenzia la debolezza del sistema produttivo regionale e la difficoltà a competere nel mercato nazionale. Ci sono spazi che le aziende sarde possono utilizzare da subito per incrementare le esportazioni, al livello più basso nel Mezzogiorno, utilizzando nel modo migliore le politiche di sviluppo locale finanziate con le risorse a disposizione.

L'assetto dei traffici e il saldo commerciale sono storicamente sbilanciati verso il Nord Italia e il centro Europa, mentre risultano pressoché nulli gli scambi con gli altri porti del Mediterraneo ed estremamente deboli anche le relazioni con le

altre regioni del Sud . Il traffico di merci proveniente dalle regioni del Centro-Nord, in costante crescita, si concentra sugli scali di Olbia, Golfo Aranci. Portotorres, dando luogo a un vero e proprio "cordone ombelicale" tra gli scali del Tirreno centro settentrionale (Livorno, Piombino, Genova, Civitavecchia) ed i porti del Nord Sardegna.

I flussi in transito sugli scali di Olbia/Golfo Aranci attraversano, quindi, l'intera isola, per poi ripartirsi sulle province di Oristano, Sulcis, Medio Campidano e Cagliari, peraltro rivolgendosi ad una rete stradale per gran parte inadeguata, anche per la effettiva insufficienza della offerta di trasporto su ferro. Sulla linea ferroviaria Golfo Aranci-Cagliari si registra, di conseguenza, un progressivo calo dei traffici, con la progressiva dismissione dei servizi di traghettamento ferroviario e un conseguente calo del traffico tra il 1994 ed il 2002 pari al 55%.

Le merci viaggiano, dunque, su un sistema stradale obsoleto ed inadeguato; da ciò deriva la crescita dell'inquinamento da traffico, il rapido deterioramento dei manti stradali e la riduzione del tasso di sicurezza generale.

Il CREL ritiene l'attuale modello strutturalmente inadeguato e consiglia di meglio utilizzare le opportunità offerte dalle "autostrade del mare" per far arrivare le merci destinate al Sud Sardegna direttamente nei porti di Cagliari o di altre località della Sardegna meridionale, con conseguente riduzione dei costi e degli impatti ambientali. Ma per-

ché ciò si realizzi occorre un forte intervento per l'inclusione della Sardegna tra i percorsi individuati.

Anche la riscoperta del mezzo ferroviario per il trasporto di merci, utilizzando le strade ferrate durante le ore notturne, può concorrere al decongestionamento del traffico stradale ed alla riduzione dei costi, oltre che alla qualità ambientale.

La strada del potenziamento del trasporto marittimo anche in sostituzione del trasporto su gomma presuppone la creazione di un sistema portuale integrato che, premiando le specializzazioni e facendo leva sull'intermodalità, così come già previsto da Piano regionale per il trasporto merci, sia in grado di movimentare le merci in tempi celeri e con costi contenuti. Ciò richiede adeguamenti infrastrutturali con investimenti adeguati, ma richiede ancor prima chiarezza programmatica e grande capacità di governo.

Aprirsi al mare ed ai trasporti marittimi può comportare ulteriori benefici; le navi hanno bisogno di manutenzione e di bacini di carenaggio. Si tratta di attività che possono dare un buon sostegno all'occupazione e anche a progetti formativi per creare nuovi mestieri e nuove professionalità.

Il sistema portuale in Sardegna, a differenza di quanto possibile nelle realtà continentali, può riguardare (con l'eccezione del *transshipment*) solo passeggeri e merci derivanti dalle esigenze di mobilità dei sardi e della economia sarda, intesa sia come sistema produttivo che come

mercato; esso infatti, non può svolgere un ruolo di servizio rispetto a produzioni e mercati di altre aree economiche, contendendo i traffici ad altri sistemi sul terreno della qualità e dei costi, come avviene tra diversi sistemi continentali, anche molto distanti tra loro. Dai porti sardi possono partire solo merci prodotte in Sardegna. Nei porti sardi possono arrivare solo merci utilizzabili in Sardegna, sia come consumi finali che come intermedi per successive lavorazioni.

È quindi possibile pianificare il sistema portuale ed orientare l'organizzazione ed il dimensionamento dei sistemi di trasporto marittimo, con minori variabili, e quindi più facilmente, di quanto possibile in aree continentali, con riferimento alle scelte di sviluppo regionale ed alle esigenze che ne derivano in prospettiva.

A questo scenario bisogna condizionare le scelte infrastrutturali, concentrando le risorse per migliorare la qualità dell'offerta, garantendo volumi e flessibilità adeguata alla evoluzione della domanda, sia di trasporto merci che passeggeri.

Un discorso a sé merita il *transshipment*. I porti di *transshipment*, infatti, prescindono dall'economia delle aree su cui insistono, essendo la loro attività influenzata dalle esigenze di trasporto delle economie servite dalla rete dei porti ad essi connessi, oltre che dal livello di produttività dello scalo e dal grado di integrazione con la rete mondiale dominata da pochi grandi operatori.

In questo quadro il porto canale di Cagliari presenta interessanti prospettive di sviluppo che vanno assecondate e incoraggiate, evitando di comprometterne il futuro attribuendogli funzioni diverse legate ad esigenze locali altrimenti soddisfabili.

Tale successo, infatti, non solo consoliderebbe un'attività economica di per sé valida con un buon livello di occupazione e suscettibile di implementazione sia produttiva che occupazionale, ma costituirebbe una opportunità di enorme importanza per tutta l'economia isolana, aprendole una porta, a costi competitivi, verso tutti i mercati mondiali sui quali, per il resto dei fattori, si sia in condizione di competere. Lo svantaggio dell'insularità, quindi, che pure continuerebbe a pesare in misura proporzionale alla qualità delle politiche adottate, rispetto ai mercati nazionali e, in generale nel corto raggio, scomparirebbe del tutto nella dimensione globale, per la quale la localizzazione in Sardegna non sarebbe più svantaggiosa di quella in Lombardia o nella valle del Reno.

secondo una ricerca di Ocean Shipping Consultant, i flussi attesi dei *containers*, di qui al 2015, dovrebbero subire un aumento del 75%, attraverso l'uso di navi sempre più capienti che avranno bisogno di concentrare le toccate su pochi scali dotati di fondali di almeno -15 m., di spazi adeguati, di retroporti, di fluidificazione.

Diventa quindi fondamentale potenziare e completare le infra-

strutture del porto di Cagliari, coordinando, così come si sta facendo, le iniziative e le risorse del Ministero dei Trasporti, della Regione Sardegna e della società di gestione, perché la concorrenza internazionale si fa sempre più aggressiva e non basta la posizione di centralità nel Mediterraneo per dare quel vantaggio competitivo che rende il porto più interessante degli altri. Occorre poi portare a compimento in tempi brevi la procedura per la realizzazione del punto franco e prevedere la possibilità di lavorazioni al suo interno, che favoriscano insediamenti industriali, nuova occupazione e nuova ricchezza.

Le considerazioni e le proposte contenute in questo documento di sintesi, che non rende giustizia all'impegnativo ed articolato dibattito che si è tenuto nei tre seminari, costituiscono il contributo che il CREL mette a disposizione di tutti, decisori politici e portatori di interesse, nella speranza che possa facilitare l'adozione di strategie per il sistema dei trasporti all'altezza dei bisogni della Regione Sardegna.





## COMPONENTI DEL CREL SARDEGNA

- Presidente: **Mereu Gino**  
*designato UIL*
- Vice Presidente: **Porcu Francesco**  
*designato CNA e CONFARTIGIANATO*
- Consiglieri: **Abis Carlo**  
*designato CONFESERCENTI*
- Bertolusso Guido**  
*designato CONFCOMMERCIO*
- Bianco Marco Antonio**  
*designato COLDIRETTI*
- Biggio Giovanni**  
*designato CONFINDUSTRIA*
- Carbini Pietro**  
*designato CISAL*
- Carta Antonio**  
*designato LEGACOOOP*
- Carta Fabrizio**  
*designato CISL*
- Cirina Ennio Giuseppe**  
*designato CONFSCOOPERATIVE*
- Cugusi Massimo**  
*designato APISARDA*
- De Giudici Massazza Anna**  
*designata CONFSAAL*
- Diana Giampaolo**  
*designato CGIL*
- Farru Gian Piero**  
*designato FORUM TERZO SETTORE*

**Manca Salvatore**  
*designato CISL*

**Marras Giuseppe**  
*designato CGIL*

**Marras Giuseppino**  
*designato CNA e CONFARTIGIANATO*

**Melis Giuseppe**  
*designato CONSIGLIO REGIONALE*

**Moro Mario**  
*designato CISL*

**Muledda Gesuino**  
*designato CIA*

**Muntoni Isabella**  
*designata UIL*

**Piludu Antonio**  
*designato CGIL*

**Sistu Giovanni**  
*designato CONSIGLIO REGIONALE*

**Verona Giuseppe**  
*designato CONSIGLIO REGIONALE*

*Da designare: Rappresentante della COMMISSIONE  
PARI OPPORTUNITÀ*