

Serata informativa sui Trasporti. Organizzata dall' Associazione Regionale Sarda di Bodio

" IL SISTEMA DEI TRASPORTI IN SARDEGNA

un problema sempre esistente e mai risolto !!! "

Bodio, 20 Aprile 2013.



Cari amici,

ho accettato volentieri l' invito rivoltomi dagli amici del Circolo Culturale Sardo "Coghinas" di Bodio. La mia presenza qui vuole essere una partecipazione attiva ai vostri programmi, ai vostri incontri. Questa serata informativa sui Trasporti è dedicata ad un problema così importante per la nostra Regione, per la sua economia e per i sardi dentro e fuori l'Isola.

Con Michela Solinas è stato concordato di limitare o favorire la conversazione odierna, prevalentemente ai soli Trasporti marittimi e aerei. Tralasciando la viabilità interna (*superstrade e strade secondarie, strade Ferrate, Trasporti pubblici interni, Porti e Interporti*) che, come sappiamo, per legge devono essere armonizzati, ovviamente, con i Piani generali dei Trasporti nazionale e europeo.

Poiché la storia fa testo e se quotidianamente i sardi parlano di trasporti , possiamo ancora oggi continuare a dire con molta chiarezza che la classe politica regionale per tanti anni ha sottovalutato e continua a sottovalutare il problema dei Trasporti.

Pensate che in Sardegna non esisteva sino al 1977 l' Assessorato ai Trasporti, quantunque vivessimo in un' isola, quantunque l' insularità fosse quindi il primo handicap della nostra regione. Noi emigrati siamo stati i primi a capire più di quanti altri sono rimasti in Sardegna, che i sardi hanno bisogno di muoversi di andare e tornare con tutta facilità.

La mobilità non può essere un privilegio di pochi, deve essere ad un costo accessibile senza discriminazioni per ragioni economiche. Non può essere un qualcosa da lasciare all' iniziativa del privato.

Noi tutti da sempre continuiamo a domandarci cosa sta accadendo anche quest' anno con il caro tariffe dei trasporti marittimi ?

Come avevamo già denunciato da tempo , pare che L'ANTITRUST nella sentenza del mese scorso abbia scoperto l' acqua calda sul CARTELLO DELLE COMPAGNIE NAVALI NEL 2011, SULLE TARIFFE NELLE TRATTE DA E PER LA SARDEGNA.

Nella bozza della sentenza del marzo 2013 dell' Antitrust, i garanti del mercato avrebbero confermato che due anni fa , in estate, fu un accordo segreto fra gli armatori privati a provocare l'inaspettato aumento delle tariffe nei trasporti da e per la Sardegna.

Come noi sappiamo la Tirrenia, compagnia di navigazione a capitale pubblico, con la sua offerta dovrebbe svolgere un'azione calmieratrice. Una funzione che dovrebbe assolvere grazie ai lautissimi finanziamenti pubblici che gli vengono concessi, purtroppo non è stato così e pare che non sia ancora così. Anche perché i prezzi continuano a salire.

Pur con tutti gli oneri di stato (*Oneri di servizio*) sta accadendo che una famiglia, non *residente e non nativo*, formata da padre, madre, un figlio grande e un bebè con auto al seguito che decidesse di arrivare, con la **Moby** a Olbia da Genova il 15 luglio per ripartire sulla Olbia/Genova il 30 luglio spenderà 1150 euro e 1250 euro con la **Tirrenia** (circa il 70% in più rispetto alle tariffe del 2010).

I residenti o i nativi possono contare o sperare in sconti di ca. il 30% sulle tariffe ufficiali. Mentre nessuno sconto viene concesso o riconosciuto ai figli di genitori sardi delle seconde e terze generazioni residenti fuori del territorio Regionale. Che non risultino sul **Certificato di Stato di Famiglia dei loro genitori**. *Il certificato di Stato di famiglia* è un documento contenente i dati delle persone risultanti a uno stesso indirizzo e nella medesima unità immobiliare.

Purtroppo ai figli dei sardi residenti all' estero e che non risultano nello stato di famiglia dei loro genitori non viene riconosciuta, da parte delle compagnie marittime e aeree, neanche la residenza AIRE, trasgredendo palesemente la legge regionale n. 7 del 15 gennaio 1991, che equipara, per diritti e doveri, tutti i sardi non residenti ed i loro figli e coniugi ai sardi residenti.

Occorre una volta per tutte che le leggi vigenti vengano rispettate. Non possiamo rimanere inermi e indifferenti di fronte all' incapacità e all' assenza di una autorità regionale e nazionale che non è capace di far rispettare le leggi che loro stessi hanno votato.

Se chi fa le leggi è il primo a non rispettarle , allora spetta a noi Circoli e Federazioni dei sardi nel mondo reagire con forza e con quella grande dignità di sardi veraci . Non possiamo continuare a presentarci al confronto con la Regione e con le compagnie di navigazione e aeree con il cappello in mano. Dobbiamo mobilitarci e rivendicare uniti e coesi i nostri sacrosanti diritti di cittadinanza. Dobbiamo ottenere quello che ci è dovuto e che purtroppo da tanto tempo ci viene negato.

La recente storia della vendita e delle politiche 2013 tariffarie della Tirrenia:

Certamente la nuova Tirrenia si sta dimostrando meno disponibile rispetto al passato. Come voi sapete , ha seguito del fallimento la Tirrenia è stata commissariata nel 2009 e successivamente messa in vendita Il 1° ottobre 2011 . Questo sta a significare che dopo 20 anni di contratto con lo Stato della Tirrenia gli oneri di servizio sono stati messi a bando, così prevede la legge UE, sebbene questa procedura non è stata seguita con Alitalia. *(su questo continua a indagare l' ANTITRUST)*

Agli acquirenti della Tirrenia non è stato imposto di caricarsi in bilancio i mostruosi debiti, di ca. € 700 milioni, accumulati dalla compagnia pubblica con le banche. I debiti sono rimasti a carico dello stato, com'è accaduto per ALITALIA.

Dopo un lungo tira e mola tra le cordate del cabotaggio marittimo e per effetto della Convenzione con lo Stato firmata nel luglio 2012 la nuova Tirrenia, che attualmente é di proprietà del **Consorzio CIN (Compagnia Italiana di Navigazione)**, è titolare del servizio pubblico di collegamento con le grandi isole, e deve garantire la continuità territoriale ai residenti in Sardegna e Sicilia.

Il contratto della vendita Tirrenia ha un valore di 380 milioni di euro di cui 200 in contanti e 180 in tre rate da pagare in otto anni. (sino al 2020)

Il contratto fissa aiuti di stato cioè un contributo pubblico di 72,5 milioni di Euro l'anno per altri otto anni dopo la privatizzazione e per le rotte in continuità territoriale con la Sardegna. La maggior parte delle linee coperte da Tirrenia è in

convenzione e quindi le tariffe sono stabilite dallo Stato mentre per le rotte libere la politica commerciale di Cin sarà influenzata dal prezzo del carburante ma soprattutto da interessi di cassa ?!...

Nel consorzio (CIN2) Tirrenia, il gruppo Moby con il 40% è l'unico armatore dopo l'uscita di Aponte e Grimaldi. Nella nuova compagine oltre a Moby di Vincenzo Onorato c'è il fondo Clessidra con il 30%, (Clessidra SGR S.p.A. è una società di gestione del risparmio costituita nel febbraio 2003.) il gruppo investimenti portuali con il 20% e il gruppo Izzo con il 10%. Cin ha avuto il via libera dell'Antitrust a giugno del 2012 (nella CIN2 non ce la Regione)

A seguito di queste ammucciate di Armatori - banche - e Famiglie , si fa presto a dire continuità territoriale. Alla faccia degli impegni presi nelle conferenze tra Stato, regione, vettori aerei e marittimi, i sardi continuano a provare, anno dopo anno, sulla propria pelle la bruciatura del tradimento.

Molti di noi speravano nell' azione calmietratrice della flotta sarda, purtroppo la situazione non è delle migliori: Saremar, la flotta sarda, chiude con un passivo di ca. 10 milioni di Euro, in attesa del pronunciamento di Bruxelles. E di conseguenza diminuiscono le rotte e rischiano di aumentare i prezzi; vedi il caso della cancellazione del servizio Genova-Olbia annunciato questi giorni da GNV.

A mo d' informazione legate al caro prezzi va detto che In 2 anni i passeggeri dei soli porti di Porto Torres, Golfo Aranci, cioè delle porte turistiche della Sardegna, sono 2.500.000 in meno. E la prossima estate 2013 non fa presagire numeri migliori.

Certamente incide la crisi economica, ma pesa moltissimo lo shock di quell'aumento dissennato e improvvido di inizio gennaio 2011, quando i costi dei biglietti salirono del 70/80%, generando rabbia, sfiducia, disamore per le vacanze in Sardegna.

***In primis tra gli emigrati:** Vi è la negazione della tariffa residente ai figli dei sardi nati in Italia continentale e all' estero (seconde e terze generazioni) . A completare l' opera ne sono testimonianza anche i cartelli "VENDESI" affissi all'esterno di molte delle loro case nei paesi dell'interno e al mare. Se la Regione non riesce a leggere questi segnali, allora il malato è veramente gravissimo.*

Ciò di cui la Sardegna ha bisogno è di una vera continuità territoriale che consenta alle persone e alle merci di viaggiare da e per la Sardegna a costi simili a quelli praticati nel continente italiano nelle autostrade e ferrovie. Dobbiamo pretendere il diritto di tutti di andare in Sardegna a prezzi ragionevoli.

INVECE NON È STATO MAI COSÌ, ANZI LA SITUAZIONE SI È AGGRAVATA:

A mio avviso sarebbe necessario (com'è stato chiesto per gli aerei) aprire la nuova continuità a tutti, residenti o meno e non solo per alcuni mesi all'anno, ma per 12 mesi all'anno. Questo sarebbe il compimento massimo della continuità territoriale.



AEREI :

Continuità aerea, passa il doppio regime dello " spezzatino " (Speriamo che si recuperi in fretta a questo ennesimo errore)

La Conferenza Stato- Regione - ENAC ha approvato lo "spezzatino" per i non residenti.

Con questo intendo dire che se Atene piange, Sparta non ride , ciò sta a premettere che non va meglio con il trasporto Aereo:

Al momento, grazie alla totale mancanza di regole e di tutela degli interessi dei sardi, si è venuto a creare in un mercato dove Oltre ai tagli delle tratte aeree nei mesi scorsi, in particolare per Alghero, continuano i disagi per i Sardi, con le soppressioni temporanee, gli accorpamenti di voli, i ritardi.

Alcuni voli da febbraio ad oggi per esempio MilanoLinate-Olbia di Meridiana sono stati spostati senza preavviso, senza comunicazione agli utenti, con il rischio che poi saltassero tutte le coincidenze con le linee dei pullman in Sardegna e altre coincidenze aeree nazionali e internazionali.

Come voi sapete i voli scontati per i residenti in base al decreto dell'agosto 2008 e scaduto nell' ottobre 2011. È stata quindi avviata una gara Europea per la nuova assegnazione delle rotte in base a nuove condizioni, **cioè con un regime della tariffa unica per tutti, residenti e non**, morale della favola, a questa gara non si è presentato nessuno (Meridiana - Alitalia compresi). Quindi è stata prorogata la vecchia convenzione, che poi è quella attuale, nell' attesa di aggiudicare in base ai nuovi bandi Europei gli slot nell' ambito della continuità territoriale.

Alla proposta della tariffa unica, di cui citavo prima, è prevalso come soluzione ultima per volere dello Stato il doppio regime "spezzatino" della continuità uguale per tutti d'inverno e della tariffa differenziata d'estate. Questo nuovo regime continua a favorire i soli residenti e a penalizzare gli emigrati e i turisti, **con grave danno economico per la Sardegna.**

In verità chi volesse venire in Sardegna questa estate - troverebbe una vera e propria giungla di prezzi. (Continuità inesistente nel periodo estivo... ma anche perché nell'attesa regna ancora il peggio del vecchio regime).

Questo nuovo sistema ha affossato nella nebbia più fitta anche il regime di continuità territoriale per quanto riguarda le rotte minori, non comprese nell'attuale convenzione, cioè nella nuova che si va ad assegnare.

(Mi ripeto) **Una cosa è certa** nel mese di Marzo 2013 il ministero ai trasporti ha pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il decreto che dà avvio alla gara e in cui, voce dopo voce, sono indicate le regole che dovranno essere rispettate dalle compagnie. Ora il bando sarà pubblicato dalla Regione, entro metà aprile 2013, e **da quel momento scatteranno i sessanta giorni per accettare «gli oneri di servizio» senza compensazioni sui collegamenti da Alghero, Cagliari e Olbia per Roma e Milano.** Nel caso in cui, come' è già accaduto, nessuno dovesse farsi carico del servizio, allora per altri trenta giorni le rotte saranno messe a gara questa volta «arricchite» dai 50-60 milioni l'anno messi sul piatto dalla Regione, ma il vincitore avrà dalla sua l'esclusiva per quattro anni.

I tempi. Le compagnie dovranno presentare l'offerta per ciascun volo entro metà giugno 2013, ma se questa prima fase della gara andrà deserta la scadenza diventerà luglio. E in piena estate i concorrenti saranno chiamati a presentare proposte al ribasso sul tetto dei contributi della Regione sulle varie tratte. In sintesi, i vincitori si conosceranno ad agosto (salvo che qualcuno non partecipi alla prima fase), cioè una sessantina di giorni prima dell'entrata in vigore della nuova continuità, il 27 ottobre 2013.

Le tariffe: Il regime previsto dal bando , dell'entrata in vigore della nuova continuità, che dovrebbe iniziare il 27 ottobre 2013, sarà quello misto. Per nove mesi all'anno residenti e non residenti pagheranno lo stesso prezzo: 45 euro più tasse nell'andata e ritorno da Roma, 55 (sempre più tasse) su

Linate. Dal 15 giugno al 15 settembre, invece, per i non residenti è previsto il "mercato libero".

Che poi tanto libero non sarà: quei prezzi medi nel trimestre (15 giugno al 15 settembre) non potranno superare il doppio della tariffa agevolata (dunque: 90 euro Roma, 100 per Milano) e comunque rientrare in un tetto massimo che oscillerà fra 135 (Roma) e i 165 euro (Milano).

Le frequenze. Come in tutti i bandi sono tassative e prevedono che «non potranno esserci cancellazioni anche se i passeggeri saranno meno del 50 per cento della capienza massima mentre «in questo caso è previsto semmai l'utilizzo di aerei più piccoli». C'è una clausola che prevede il taglio delle frequenze, ma sarà sempre necessaria l'autorizzazione preventiva della Regione.

Gli aerei della continuità territoriale dovranno tutti viaggiare con lo stemma dei «Quattro Mori» sulla fusoliera. Un'ultima curiosità: lo spazio fra un sedile e l'altro non dovrà essere inferiore ai 75 centimetri e questa clausola pare scritta proprio per tagliare fuori le low-cost dalla gara.

LOW COST:

La perdita delle low cost dalla Sardegna sarebbe una vera sciagura.

Vi sono i pericoli che un finale infausto delle tantissime indagini della Commissione europea potrebbero comportare per l'Isola.

Gli aeroporti sardi, avrebbero quindi versato contributi finanziari a diverse compagnie aeree, comprese quelle low cost. La scelta di alcuni vettori sarebbe però avvenuta senza nessun bando di gara.

La compagnia irlandese prospera grazie agli ingenti contributi degli aeroporti regionali europei. I concorrenti, come Lufthansa e Air-France, Alitalia, Meridiana la accusano di ricorrere a metodi discutibili.

Trasporto aereo, la UE indaga sugli aiuti agli aeroporti sardi .

Dal 2010 gli scali di Alghero, Olbia e Cagliari ricevono compensazioni e a loro volta forniscono agevolazioni ad alcune compagnie Low cost.

I giornali francesi quantificano in 35 milioni di euro per la sola Francia e 660 milioni di euro in tutta la UE gli importi dei sussidi ricevuti da Ryanair. Ma finché non saranno concluse le indagini dell'UE sui presunti illeciti, ci si può basare su un'unica cifra: 35 milioni di euro documentati dai controlli

Voli low cost padroni dei cieli :

Ryanair e EasyJet subito dopo Alitalia, Meridiana quinta .

Le low cost sono sempre più le regine del trasporto aereo. Dal traffico passeggeri illustrato nei giorni scorsi dall'Enac risulta che le compagnie a basso costo sono tra le prime in Italia per numero di persone trasportate nel 2012.

Concludo con alcuni dati sul traffico aereo sugli scali isolani:

Analizzando gli scali sardi , Elmas è quello che ha ospitato più passeggeri ma è anche quello che ha visto il calo maggiore. Lo scorso anno, infatti, le persone che sono passate dall'aeroporto cagliaritano sono state 3.574.313 pari al 3,02% in meno del 2011 (quando erano state 3.685.000).

Stabile invece lo scalo di Alghero dove i passeggeri sono stati 1,5 milioni (+0,08%).

A crescere, sebbene del'1,2%, è il Costa Smeralda di Olbia dove sono stati registrati 1.838.000 passeggeri (contro i 1.816.000 del 2011).



Domenico Scala

Presidente onorario della Federazione dei Circoli Sardi in Svizzera nonché Vice Presidente Vicario della Consulta dell'emigrazione