

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
FRANCO RAFFALDINI

La seduta comincia alle 14,15.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

**Audizione di rappresentanti
dell'ANCI e dell'UPI.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla situazione dei collegamenti aerei per assicurare la continuità territoriale con la Sardegna e la Sicilia, l'audizione di rappresentanti dell'ANCI e dell'UPI.

L'indagine, deliberata dalla Commissione in data 9 novembre 2004, è diretta ad effettuare una attenta ricognizione della situazione dei collegamenti aerei tra le due isole maggiori e il resto d'Italia al fine di stabilire, in particolare, quale modello di continuità territoriale aerea debba essere adottato per il futuro.

La questione riguarda in modo più urgente la Sardegna, considerato che a dicembre 2004 sono venute a scadenza le convenzioni sottoscritte dal Governo con i vettori aerei per l'esercizio delle rotte di collegamento con tale isola, ma riguarda

sicuramente anche la Sicilia, per la quale sono in vigore specifiche disposizioni normative.

Ricordo che su tale tema hanno avuto luogo audizioni di rappresentanti di Air One, Alitalia e Meridiana, nonché audizioni di rappresentanti dell'ENAC e della Conferenza dei presidenti delle regioni.

L'odierna audizione dei rappresentanti dell'ANCI e dell'UPI potrà quindi fornire alla Commissione un ulteriore, prezioso contributo di informazione e di approfondimento.

Do quindi la parola ai nostri ospiti.

LINETTA SERRI, *Presidente dell'ANCI Sardegna*. Il problema della continuità territoriale, per quanto riguarda la Sardegna e i suoi cittadini, rappresenta un fatto molto importante.

Lei sa, presidente, che all'ordine del giorno è anche il problema della continuità territoriale per quanto riguarda le merci, in quanto la Sardegna è un'isola in mezzo al Mediterraneo, e questa sua posizione geografica rappresenta di per sé una diseconomia, che si ripercuote soprattutto sulle attività economiche e produttive della regione. Tra le attività economiche più importanti, il primo riferimento è al settore del turismo, connesso ovviamente al tema in discussione oggi, ovvero la continuità territoriale.

Sul problema della continuità territoriale, e quindi della garanzia per i cittadini sardi di poter disporre di trasporti efficienti, noi condividiamo la posizione della regione Sardegna, concretizzatasi nel bando pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Condividiamo quella ipotesi perché, finora, abbiamo goduto della continuità territoriale solo su due scali nazionali: Roma e Milano.

In realtà, le esigenze dei cittadini sardi, e dei comuni della Sardegna, riguardano tanti altri scali, per motivi di lavoro, in primo luogo, e per motivi di studio.

Vi è poi un'altra esigenza non meno importante: essa riguarda i nostri oltre settecentomila sardi emigrati. Noi siamo una terra di emigrazione e, in nord Italia e nel mondo, i sardi sono numerosissimi.

Il Trattato che adotta una Costituzione per l'Europa prevede, così come anche la nostra Costituzione italiana, il diritto di circolare liberamente nel territorio della Comunità. Il problema è come garantire questo diritto di circolazione, ad iniziare appunto dal nostro territorio nazionale, perché la Sardegna è « territorio nazionale »! A questo proposito, ricordo con orrore quando, sbarcando da un viaggio aereo all'aeroporto di Bologna, trovai un cartello (eravamo nel periodo dell'emergenza per la peste suina africana) che recava scritto: « È fatto divieto ai viaggiatori provenienti dalla Sardegna di introdurre nel territorio nazionale merci prodotte con carni suine sarde ». Questo come se noi fossimo extracomunitari diretti nel territorio nazionale italiano.

Condividiamo quindi la proposta della regione Sardegna, perché questo garantisce appunto ai sardi, residenti in Sardegna, oppure altrove, nonché ai loro familiari, di poter percorrere tratte diverse.

I costi che noi sardi abbiamo dovuto sopportare e che sopportiamo tuttora per percorrere tratte diverse, e raggiungere destinazioni in Italia, sono molto alti. Fino allo scorso anno, ad esempio, per percorrere tratte da Cagliari, od Olbia, con destinazione Verona, o Venezia, o Torino, dove dobbiamo andare per motivi di lavoro o di studio, dovevamo pagare cifre assolutamente insostenibili per una normale famiglia.

Quindi, dobbiamo tenere presenti le ragioni di studio, le ragioni di lavoro ed anche le ragioni connesse al mantenimento dei rapporti tra i sardi che sono emigrati. Quest'ultima è una richiesta che non nasce per motivi futili: il legame con la propria terra è un legame che ciascuno di noi ha e vuole mantenere. Il legame con

il luogo natale lo ha ciascuno di noi, ciascun essere umano. Ciascun essere umano è legato al luogo nel quale è nato.

In Sardegna, per particolari esigenze, o per particolari situazioni storiche, questo sentimento, questo legame, è molto più forte. Peraltro, la regione Sardegna, alla stessa stregua dello Stato italiano nei confronti della generalità degli italiani che si trovano all'estero, ha una politica per mantenere e rinsaldare questi legami con i sardi emigrati.

Ritengo che sia interessante quanto fa il ministro con gli italiani che vivono fuori dal territorio nazionale perché questi rapporti sono importanti; quindi, se sono di grande interesse per lo Stato è, altresì, apprezzabile anche per la regione mantenere e predisporre condizioni per rinforzare tali legami.

Peraltro il rapporto — che la politica dovrebbe sostenere e favorire — con gli emigrati sardi, assai numerosi (oltre 700 mila), si sta traducendo in un ritorno alla terra d'origine, non solo dei lavoratori anziani che preferiscono trascorrere gli ultimi anni della loro vita in Sardegna, ma anche di giovani o meno giovani che acquisiscono competenze all'estero e vogliono riportarle in Sardegna investendo o dando vita ad iniziative di carattere produttivo e imprenditoriale per mettere a reddito le competenze acquisite in emigrazione. Tutto ciò deve essere agevolato anche dalla continuità territoriale e, quindi, da un sistema di tariffazione che tenga conto di queste particolari condizioni ed esigenze; si tratta perciò di una richiesta che si inserisce in un programma più generale di sviluppo e di intervento pubblico teso a favorire le iniziative private e ad utilizzare in maniera produttiva le competenze maturate durante l'emigrazione.

Per queste ragioni condividiamo il bando della regione Sardegna, che riteniamo profondamente motivato perché altri vettori di trasporto, come quelli marittimi, hanno tempi lunghi di percorrenza. Basti pensare che per venire a Roma, prendendo la nave da Cagliari, bisogna preventivare almeno quattro

giorni di viaggio, per cui gli altri mezzi di trasporto non possono essere considerati una alternativa a quello aereo. Peraltro, le rotte su Cagliari, Milano e soprattutto su Roma sono molto affollate, non solo nel periodo estivo, ma anche in quello invernale (si va e si torna in giornata per motivi di studio e di lavoro).

Noi riteniamo che sia necessario creare nuove rotte e pensiamo che ciò sia dimostrato anche dal fatto che ci sono state iniziative da parte di comuni della Sardegna, spesso anche molto piccoli, che hanno concluso accordi interessanti con compagnie aeree *low cost* per favorire scambi culturali con altri paesi europei e consentire ai giovani di maturare altre esperienze. Esiste, quindi, proprio una esigenza diffusa e l'impressione è che da quando è stata attuata la continuità territoriale, ancorché solo su due rotte, questa sia aumentata enormemente; comunque, esiste questa forte richiesta che può determinare un aumento dei cittadini che viaggiano e, sicuramente, benefici per le compagnie che gestiscono le linee aeree. Tutto ciò, probabilmente, è dovuto al fatto che noi sardi, abitando in un'isola, sentiamo molto di più il bisogno di muoverci.

Riteniamo, inoltre, molto importante che la proposta della regione contenga un pacchetto unitario complessivo che non può essere smembrato, garantendo così anche le rotte sulle quali si riscontra minore traffico aereo.

GIOVANNI LITTERA, *Consigliere della provincia di Cagliari e componente del Consiglio direttivo regionale delle province sarde*. Anch'io mi associo a quanto enunciato dalla collega Serri circa la condivisione dell'impostazione che la regione Sardegna ha adottato per affrontare questa problematica.

Credo, pur condividendo anche le altre argomentazioni espresse, di dover aggiungere qualche elemento, ritenendo che uno degli elementi in grado di favorire lo sviluppo consista nella possibilità di collegarsi in maniera efficiente con il resto d'Italia e non solo. L'uscita della Sardegna dall'obiettivo 1 ci porta a ritenere che la

proposta del presidente Soru, da noi condivisa, possa essere ulteriormente ampliata per evitare limitazioni a tutte le persone che intendano venire o partire dalla Sardegna; infatti, una soluzione simile potrebbe rappresentare un'ulteriore occasione di sviluppo in una circostanza che ci penalizzerebbe seriamente.

D'altronde, per quanto ci è dato di conoscere e capire, l'aumento di reddito *pro capite*, responsabile dell'uscita dall'obiettivo 1, è solo una sorta di marchingegno matematico; non significa però che effettivamente tutti cittadini della Sardegna abbiano ottenuto certi benefici. Infatti, esistono degli squilibri notevoli che non si evincono dalle statistiche, mentre invece un flusso consistente di persone da e per la Sardegna potrebbe aiutare, per esempio, ad ampliare l'attività turistica, non più circoscritta a pochi mesi, ma ad un più ampio arco di tempo.

Vorrei aggiungere che ci appare quanto mai utile che venga valutata l'estensione dei necessari benefici a tutti i cittadini, non foss'altro perché, in relazione alle questioni riguardanti il diritto di cittadinanza, i figli degli emigrati di terza generazione hanno diritti o possono acquisire gli stessi diritti di chi non ha avuto la sfortuna di andare fuori dal proprio paese; quindi, non si capisce perché soluzioni opportune non vengano assunte anche riguardo ai trasporti, chiaramente in subordine all'apertura totale nei confronti di quanti intendano venire in Sardegna o spostarsi senza limitazioni geografiche.

I dati forniti dalle società aeree, i quali indicavano nel 35 per cento la quantità di persone che permanevano negli scali o nelle città nelle quali atterravano, è un fatto molto limitativo; infatti, moltissimi di coloro che fanno scalo a Milano, poi prendono il treno e si trasferiscono a Torino, a Genova o in altre parti d'Italia, dove hanno interessi affettivi, professionali e quant'altro. Alla luce di ciò, l'apertura globalizzata e la possibilità di andare e venire dagli scali sardi potrebbe essere un obiettivo raggiungibile e, forse, permetterebbe anche, aumentando il numero degli utenti, di rendere appetibili quelle rotte,

ancor di più di quanto farebbero eventuali aiuti di Stato. Non si capisce perché Ryan Air riesca a far viaggiare inglesi da Londra ad Alghero per 19 euro e la Hapag-Lloyd da Stoccarda ad Alghero per circa 30 euro e noi invece siamo bloccati.

Probabilmente, è anche un problema di quantità di utenti che si servono di questi mezzi, utenti che si sono notevolmente accresciuti. Si tratta di una grande conquista derivante dal regime di continuità territoriale del passato. Tuttavia, quella fase si è conclusa e adesso si tratta di aprirne una nuova, allargando gli orizzonti in modo da permettere di ampliare l'utenza dal punto di vista del trasporto e rendere un servizio alla Sardegna. Peraltro, questa regione sta pagando anche altri costi, a causa di numerose decisioni passate sulla testa dei sardi relativamente a servitù militari e quant'altro. Se si riuscisse a renderle giustizia, anche attraverso questa estensione, non sarebbe un male. Dal momento che ci sentiamo tutti cittadini italiani, sarebbe utile far sentire i residenti nella penisola cittadini italiani anche quando vengono in Sardegna, con gli stessi diritti che noi abbiamo.

ANTONINO ANGELO, *Consigliere della provincia di Palermo e vicepresidente dell'Unione regionale delle province siciliane*. Sicuramente noi abbiamo un problema ancora più eclatante rispetto a quello della Sardegna: il problema delle isole minori. Sappiamo benissimo che la regione Sicilia, nell'ambito del problema reale della continuità territoriale, si è adoperata molto perché ci fossero tratte di volo agevolate per Lampedusa e Pantelleria. Faccio presente che esistono anche alcune esigenze dal punto di vista sanitario in quanto — mi permetto di ricordarlo — Lampedusa fa parte della ASL 6. L'isola di Lampedusa cioè, dal punto vista sanitario è collegata con la ASL 6 di Palermo e potete immaginare come, in caso di maltempo o in situazioni nelle quali altri mezzi non possano effettuare alcun trasporto, non rimanga altra via che quella aerea. Perciò, è

assolutamente necessario che ci siano tali collegamenti con queste isole, per un problema reale di continuità territoriale. La Regione Sicilia si è adoperata in tal senso, per cui sono stati conclusi contratti sia con Air One sia con Meridiana. Tuttavia, tali contratti riguardano le tratte Trapani-Pantelleria, Trapani-Lampedusa, Palermo-Lampedusa e, se ben ricordo, i collegamenti con Catania. Si potrebbero estendere anche ad altri aeroporti.

Riferendomi, poi, al campanilismo isolano — giustamente menzionato dalla collega — ricordo che ci sono milioni di siciliani nel mondo. A questo proposito, notiamo, ad esempio, che manca una tratta aerea che colleghi direttamente la Sicilia con l'America, soprattutto durante il periodo estivo. In altri termini, se qualcuno intende andare in America, prima deve recarsi a Roma e poi proseguire, perché non esiste un volo diretto da Palermo a New York o da Palermo a Detroit dove, peraltro, c'è una grande rappresentanza di siciliani. Ho appreso dai giornali che ci sarebbe un indirizzo volto alla istituzione di una tratta Bergamo-Lampedusa. Una tratta del genere sarebbe soltanto di tipo turistico, mentre diverso è il punto di vista dei cittadini residenti nel resto del mondo che vorrebbero ritornare nella propria Sicilia o essere collegati ad essa. Quindi, chiedo che il Governo rimanga sempre dello stesso avviso per quanto riguarda il potenziamento delle tratte di collegamento con le isole minori e il loro ampliamento, ove ce ne sia la possibilità.

PRESIDENTE. Invito i colleghi che lo desiderino ad intervenire.

MICHELE COSSA. Innanzitutto, desidero ringraziare i rappresentanti delle organizzazioni che oggi la Commissione ha occasione di audire e, in particolare, la presidente dell'ANCI Sardegna ed il componente del Consiglio direttivo regionale delle province sarde.

Il presidente Soru, in questa Commissione, ha affermato che l'ipotesi sulla quale la giunta regionale sta lavorando è un'ipotesi residuale ed è tutto ciò che si può fare, considerando che il Governo non mette a disposizione le risorse. Il Governo ha tenuto un comportamento altalenante a questo riguardo, nel senso che ci sono state dichiarazioni in una direzione e in quella contraria. Ritengo che lo stesso presidente Soru intendesse dire che, ove ci fossero state le risorse, sarebbe stato possibile attivare un altro modello. Affermo questo perché, personalmente, sono convinto che la mancanza di un regime di concorrenza, che è sotteso al modello proposto dalla giunta regionale sarda, alla lunga possa creare problemi. Vorrei chiedere una valutazione su questo aspetto.

Da due settimane a questa parte, il monopolio Alitalia sulla tratta Cagliari-Roma è stato spezzato dall'inserimento di alcuni voli Meridiana. Voglio chiedervi se abbiate l'impressione che ci sia stato un miglioramento del servizio in termini generali, per quanto lo si possa constatare empiricamente. Dopo tre anni, si torna ad un regime di concorrenza, sia pure con tariffe calmierate: c'è stato un salto di qualità, per quello che si può constatare, in questa fase di prima applicazione, oppure la situazione è sostanzialmente inalterata dal punto di vista del servizio, cioè puntualità, regolarità delle accettazioni e tutto quanto riguarda la qualità del trasporto aereo? Le tariffe sono rimaste più o meno invariate, per cui tale problema, al momento, non è stato affrontato.

Il presidente Littera, in precedenza, ha fatto riferimento ai servizi *low cost*. Purtroppo, tali servizi sono qualcosa di molto diverso rispetto a ciò che la Sardegna chiede, a mio avviso, legittimamente, vale a dire un collegamento che offra tutte le garanzie di affidabilità del servizio. Non sempre, infatti, le compagnie *low cost* le garantiscono.

FRANCESCO CARBONI. Mi scuso per il ritardo con il quale sono intervenuto in questa audizione.

Condivido e sostengo quanto affermato dalla presidentessa Serri in riferimento agli atti prodotti dalla giunta regionale per ottenere la realizzazione del diritto di continuità territoriale. Si tratta, evidentemente, di atti necessitati, poiché la indisponibilità di risorse, per responsabilità del Governo, non consentiva soluzioni diverse o migliori. Auspico che questa condizione sia temporanea, come è nelle premesse, e che rapidamente si torni alla istituzionalizzazione del regime di continuità territoriale che ritengo debba essere gestito secondo le previsioni della legge che lo ha istituito. A me pare difficile ritenere che la libera concorrenza — che oggi non esiste — possa apportare ulteriori benefici. I sardi hanno necessità di certezza nell'esercizio dei loro diritti e questi loro diritti non possono essere affidati alla variabilità o alla mutabilità del mercato. Anch'io apprezzo l'impegno che i rappresentanti degli enti locali sardi stanno ponendo in questa battaglia.

Anch'io ritengo che il regime di continuità territoriale debba essere regolamentato secondo le previsioni contenute nel decreto, attualmente *sub iudice*, ma penso che non vi siano altre possibilità di ottenere la realizzazione del diritto. Quindi, sostengo le indicazioni formulate dalla presidente Serri in riferimento a questo diritto.

ETTORE ROSATO. Ringrazio i nostri ospiti per la loro presenza. Le questioni attinenti alla continuità territoriale stanno a cuore a tutti noi e, in particolare, la carenza di fondi a disposizione della regione per impostare una gara con modalità diverse è già stata trattata in più occasioni. Nelle audizioni precedenti abbiamo sentito i vettori aerei, oltre che l'ENAC e l'ENAV, e credo che il problema di fondo del ritardo con cui si arriva alla predisposizione di queste procedure — naturalmente non dipeso dalla regione — e la difficoltà di predisporre una gara per offrire un servizio a risorse zero siano resi evidenti dalle conseguenze che sono scaturite dopo. Mi auguro che, di fronte a tutto ciò, il ministro affronti con maggiore

energia quello che consideriamo un problema importante.

Al di là di queste osservazioni, voglio fare una domanda che ho già provato a porre in altra sede, facendo mio un quesito che arriva dai sardi della mia regione, cioè il Friuli-Venezia Giulia. Dovrei chiederlo alla regione, ma mi domando come avete scelto queste destinazioni perché ci sono parti d'Italia, non solo il nord-est ma anche altre zone, che sono completamente escluse. Allora, servirebbe una maggiore riflessione nella definizione delle rotte perché, se è stato costruito un bilanciamento, mettendo delle rotte economicamente convenienti insieme ad altre che non trovano questo punto di equilibrio economico, è anche vero che, quando si fa un bando di gara per la gestione di un servizio che copre delle esigenze di pubblica utilità, si può cercare di mettere insieme le diverse componenti per riuscire a dare una risposta oggettiva ai bisogni del territorio.

Ripeto, la carenza si evidenzia sicuramente nel nord-est e in una parte del sud, che è completamente esclusa — in questo caso l'emigrazione ha riguardato maggiormente il nord-est che, forse, la Puglia —, ma quali sono stati i parametri che hanno portato alla definizione di queste rotte?

PRESIDENTE. Do ora la parola ai nostri ospiti per la replica.

LINETTA SERRI, *Presidente dell'ANCI Sardegna*. Noi non siamo certo in grado di rispondere su come siano state scelte le rotte perché non siamo stati consultati per definire il bando, né c'è stata una concertazione col sistema degli enti locali.

ETTORE ROSATO. La risposta è sufficiente!

LINETTA SERRI, *Presidente dell'ANCI Sardegna*. Tuttavia, per andare in Friuli-Venezia Giulia usiamo normalmente la

rotta su Verona. Peraltro, il tipo di emigrazione sarda in Friuli-Venezia Giulia è molto particolare perché è una permanenza di dipendenti della Guardia di finanza e delle forze di polizia che, venendo mandati in quei luoghi, si sono trovati molto bene e sono rimasti lì. In Friuli-Venezia Giulia ci sono molti circoli di sardi ma ve ne sono anche di friulani in Sardegna, come ad Alghero, ad Oristano e a Cagliari. Quindi molte cose ci avvicinano, sarà per il fatto che gli oneri derivanti dalle servitù militari ci accomunano e ci portano a capirci molto: comunque, sono entrambe delle regioni di frontiera. In ogni caso, noi non abbiamo partecipato.

Per quanto riguarda la scelta operata dalla regione Sardegna, esiste un problema. Certamente, le questioni del mercato poste dagli onorevoli Cossa e Carboni sono serie, ma noi siamo un milione e mezzo di abitanti in un territorio vasto quanto la Sicilia, anche se quest'ultima ha circa 6 milioni di abitanti e, quindi, ai fini della scelta tali numeri fanno la differenza. D'altra parte, tale scelta era un po' obbligata dal fatto che non c'erano risorse e, probabilmente, in una situazione diversa si poteva ponderare meglio o fare una scelta più articolata.

Pensiamo che debbano essere garantite le condizioni della libera concorrenza e del mercato, ma ci poniamo molti punti interrogativi in relazione all'operatività che, non da oggi, alcune compagnie *low cost* hanno sulla Sardegna. L'Alghero-Londra è una rotta quasi giornaliera presente da tantissimi anni. Io sono un'amministratrice e, quindi, non so se la spiegazione dei bassi costi possa essere solo quella che vengono offerti meno servizi. Peraltro, la qualità dei servizi garantiti sulle rotte sarde dalle compagnie — in particolare dall'Alitalia, da Meridiana e da Air One — non è assolutamente soddisfacente sia per quanto riguarda la puntualità sia per altre questioni (quasi sempre non ci viene data alcuna motivazione dei ritardi). Ultimamente ho viaggiato con la Lufthansa e, per ragioni derivanti dalla questione dello *tsunami*, l'aeroporto di Francoforte si è

bloccato. Abbiamo avuto un ritardo di otto ore ma, appena arrivati all'aeroporto, ci hanno rintracciati, ci hanno accompagnati in un albergo a cinque stelle e a ciascuno è stata assegnata una stanza per quelle ore: l'Alitalia non mi offre neanche un bicchiere d'acqua se aspetto quattro ore a Fiumicino in attesa del volo per la Sardegna.

Quindi, esiste una qualità insufficiente e, tra l'altro, tutto ciò non si giustifica con il volume del traffico perché, pur essendo pochi, ci muoviamo molto.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per la loro partecipazione e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14,50.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

*Licenziato per la stampa
il 4 marzo 2005.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

