

CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA

SEDICESIMA LEGISLATURA

DOC. N. 11/XVI/A

COMMISSIONE SPECIALE PER IL RICONOSCIMENTO DEL PRINCIPIO DI INSULARITÀ

Relazione annuale

Approvato dal Consiglio regionale nella seduta del 1° febbraio 2021



SEDICESIMA LEGISLATURA

COMMISSIONE SPECIALE PER IL RICONOSCIMENTO DEL PRINCIPIO DI INSULARITÀ

Composta dai consiglieri - AGUS - CAREDDA - COCCIU - COSSA - GIAGONI - LAI - LI GIOI - ME-LONI - MUNDULA - PERU - SATTA Giovanni.

Relazione annuale della Commissione speciale per il riconoscimento del principio di insularità

SOMMARIO

PREFAZIONE DEL PRESIDENTE DELLA COMN	/IISSIONE	3
PRESENTAZIONE		7
CAPITOLO 1. IL QUADRO NORMATIVO DI RI	FERIMENTO	11
1.1 Il principio d'insularità in Costituzione		11
1.2 Lo Statuto speciale per la Sardegna		12
1.3 Le Isole nell'ordinamento europeo		13
CAPITOLO 2. LO STATO DELL'ARTE SULL'INS	ULARITÀ	15
2.1 La recente attività politica regionale	sulla questione insulare: le audizioni degli	ex
Presidenti Regione Sardegna		15
Audizione dell'ex Presidente della Regione S	Sardegna Renato Soru	16
Audizione dell'ex Presidente della Regione S	Sardegna Ugo Cappellacci	16
2.2 Lo studio su "Il costo dell'insularità. Il ca	so della Sardegna" a cura dell'Istituto Bruno Lec	oni
		17
CAPITOLO 3. IL RICONOSCIMENTO DEL PRIN	NCIPIO D'INSULARITÀ IN COSTITUZIONE	19
3.1 Il disegno di legge costituzionale n. 865		19
3.2 Audizione dei Senatori e dei Deputati de	ella Repubblica	21
3.3 Audizioni del prof. Tommaso Edoardo F	rosini e del prof. Gian Mario Demuro	21
CAPITOLO 4. IL RICONOSCIMENTO DEL PRIN	ICIPIO D'INSULARITÀ A LIVELLO EUROPEO	22
4.1 Audizione dell'ex eurodeputato Salvator	re Cicu	22
4.2 Lettera al Presidente del Parlamento eu	ropeo ed il Manifesto per le Isole europee	23
4.3 Audizione degli eurodeputati della circo	scrizione Italia insulare	23
4.4 La creazione di una Macroregione insula	are - Audizione dei rappresentanti dell'Isprom	24
CAPITOLO 5. IL RACCORDO CON L'ESECUTIV	O REGIONALE	25
5.1 La Risoluzione n. 3 del 6 febbraio 2020		25
5.2 Audizione dell'Assessore della program	mazione, bilancio, credito e assetto del territo	rio
della Regione autonoma della Sardegna		26
ALLEGATI		27
LINK UTILI		28

PREFAZIONE DEL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE

Per quanto la sua operatività sia stata pesantemente condizionata dalla pandemia, la Commissione speciale ha svolto un lavoro intenso, che ha permesso di confrontare idee e punti di vista talora molto distanti tra loro e di acquisire documenti di grande interesse. Abbiamo perciò pensato di approfittare del doveroso adempimento della relazione annuale al Consiglio regionale per raccogliere in modo organico tutto il materiale acquisito in questo periodo, così da predisporre uno strumento di lavoro utile al Consiglio stesso e a tutti coloro i quali avranno modo di occuparsi di questo tema.

La consapevolezza che alla radice di molti dei problemi che vive la nostra Isola ci sia proprio la condizione di insularità è sempre stata ben presente tra i cittadini e nelle istituzioni della Sardegna.

Essa ha certamente alcune connotazioni positive, che non vanno certo sottovalutate, giacché consente una migliore tutela degli ecosistemi e delle specificità, oltre a permettere lo sviluppo di determinati settori economici, a partire dal turismo. Tuttavia, rappresenta soprattutto un limite alla piena realizzazione delle quattro libertà consacrate dall'Europa (libera circolazione delle persone, dei beni, dei capitali e dei servizi).

Anche la Carta costituzionale teneva conto di questo, tant'è che fino alla riforma del 2001 recava all'art. 119 una norma che prevedeva contributi speciali "per valorizzare il Mezzogiorno e le Isole", la cui soppressione è passata all'epoca sotto silenzio. È stato a partire dal 2017 - grazie all'iniziativa del Comitato promotore presieduto da Roberto Frongia, di recente precocemente scomparso - che si è sviluppato in Sardegna un ampio dibattito, teso a introdurre nel medesimo art. 119 un comma che richiamasse il principio di insularità, impegnando lo Stato ad adottare misure compensative.

Il regionalismo differenziato, che avrebbe dovuto favorire lo sviluppo di una competizione virtuosa tra le regioni italiane, si è scontrato infatti non soltanto con ostacoli di natura economica e sociale ma anche, per quanto riguarda la Sardegna, con un grave e permanente ostacolo di natura geografica e morfologica, unica regione italiana a scontare uno svantaggio di questa natura.

Il tema della costituzionalizzazione delle isole, già affrontato da alcuni Stati membri (in Spagna si parla di "hecho insular", fattore insulare) e dal Trattato per il funzionamento dell'Unione europea (TFUE), è diventato così un grande progetto politico per la Sardegna: sarebbe l'introduzione non solo di un limite per il legislatore ordinario, ma anche di un indirizzo. E assume oggi, nel pieno di una pandemia che, accanto ai suoi effetti più tragici, ha fiaccato l'economia mondiale, un significato ancora più particolare. L'economia della Sardegna nella sua fragilità ha infatti risentito più che il resto del Paese dei danni derivanti dall'impatto sanitario e dalle correlate restrizioni. L'insularità si è manifestata in una delle sue caratteristiche più negative, quella della vulnerabilità agli shock esogeni. Ancora non sono disponibili dati economici attendibili, ma è facile prevedere che saranno tutt'altro che confortanti.

La proposta di legge costituzionale di iniziativa popolare per il riconoscimento del principio di insularità in Costituzione, sottoscritta da oltre 100mila cittadini, è stata depositata al Senato della Repubblica ai primi di ottobre del 2018.

Circa un anno dopo, con voto unanime del Consiglio regionale, è stata istituita la Commissione speciale per il riconoscimento del principio di insularità, la cui funzione principale è quella di dare una veste istituzionale a un percorso che ha visto coinvolte centinaia di migliaia

di sardi, sia nell'Isola che nel continente, principalmente attraverso la Federazione delle associazioni dei sardi in Italia (FASI), la quasi totalità dei sindaci e dei consigli comunali della Sardegna, che hanno approvato mozioni e ordini del giorno in tal senso. Essa è diventata una grande battaglia nella quale il popolo sardo si è riconosciuto e ha trovato, come raramente è accaduto in passato, una straordinaria coesione sia tra i cittadini che tra le forze politiche.

Questo sentimento di coesione ha caratterizzato non soltanto la nascita ma l'intero lavoro della Commissione, che ha costantemente operato con grande spirito di collaborazione, senza mai perdere di vista gli alti obiettivi che il Consiglio le ha dato e senza mai risentire dei momenti di conflitto politico fisiologici nella vita di ogni assemblea rappresentativa.

Un doveroso ringraziamento deve andare pertanto a tutti i suoi componenti, i quali non hanno mai fatto mancare il loro apporto attento e costruttivo.

Le audizioni e i documenti acquisiti da numerosi esponenti politici ed esperti forniscono molti dati e spunti di riflessione sul tema dello svantaggio di cui la nostra Isola soffre a causa del suo handicap geografico, che non si riflette tanto nella distanza, quanto nella discontinuità geografica, come dimostra lo studio condotto dalla Facoltà di economia dell'Università di Cagliari. È vero infatti che la nostra Isola non può essere assimilata alle "regioni ultraperiferiche", ma è altrettanto vero che con esse condivide, sotto il profilo economico, alcune caratteristiche: la piccola dimensione territoriale e del mercato interno; la lontananza dalla terraferma; la vulnerabilità all'aggressione di agenti esterni, di origine naturale od economica. Le differenze di PIL e di infrastrutturazione tra la Sardegna e le regioni della terraferma non sono state superate da sessant'anni di politiche assistenziali, che hanno tentato di uniformare il tessuto sociale ed economico del Paese, senza tuttavia tenere conto delle sue peculiari identità regionali.

Certo, che non c'è alcun fronte di guerra da aprire con le altre regioni, e nessuna trincea di difesa dei privilegi della specialità su cui attestarsi. Però c'è urgente necessità di una nuova e moderna interpretazione della specialità in cui lo Stato non si proponga più come garante dell'impossibile "benessere uguale per tutti", ma diventi invece il custode delle "opportunità uguali per tutti i cittadini italiani" e, nel nostro caso, del diritto di "cittadinanza piena" per gli abitanti delle isole. Un'azione di riequilibrio implica certamente la destinazione di risorse specifiche, ma soprattutto richiede un sistema di regole specifico per le regioni insulari, finalizzato alla creazione dei presupposti per una equiparazione nel godimento di quei diritti, così fortemente penalizzato dalla discontinuità territoriale.

Nelle regioni insulari di determina inevitabilmente un fallimento del mercato dei servizi erogati in rete per il semplice motivo che la ristrettezza del mercato interno li rende non remunerativi: applicare ad essi le medesime regole sulla concorrenza che vigono nelle più ricche regioni del continente europeo non significa rendere uniforme il diritto europeo ma alimentare una grave ingiustizia, vanificando tra l'altro il dettato dell'art. 174 TFUE.

Inoltre sono ingenti gli oneri aggiuntivi che la condizione di insularità comporta rispetto alle regioni del continente, quantificati per la Sardegna dal Crenos in oltre un miliardo di euro l'anno, e del forte differenziale di PIL, calcolato dall'Istituto Bruno Leoni nel briefing paper "Il costo dell'insularità. Il caso della Sardegna" in oltre 9 miliardi di euro l'anno. Si tratta di vere e proprie "tasse sull'insularità", occulte ma molto consistenti.

Il legislatore nazionale ed europeo, nel perseguire un obiettivo primario quale quello della convergenza territoriale, devono perciò avere per le isole una attenzione particolare:

non si tratta solo di un (sia pur teoricamente) superabile ritardo di sviluppo, ma di una condizione permanente che richiede interventi non temporanei, mirati e proporzionati alla sua entità. Che consentano alla Sardegna di dare alla sua economia quel carattere di resilienza che la faccia diventare in progresso di tempo autosufficiente dal punto di vista del residuo fiscale e in grado di affrontare con maggiore serenità le crisi che il futuro potrà riservare.

A tale scopo la Commissione ha ricevuto dal Consiglio regionale un ulteriore mandato, che si affianca a quello del sostegno della proposta di legge costituzionale: promuovere un rapporto tra le Regioni insulari europee, a partire da quelle mediterranee, finalizzato a porre in essere "strumenti di collaborazione (...) accomunando le problematiche delle isole afferenti all'Unione europea, al fine di ridurre lo svantaggio strutturale sui piani economico-finanziario, logistico, infrastrutturale e culturale".

Le restrizioni agli spostamenti conseguenti alla pandemia da Covid-19, sopraggiunte proprio mentre si stavano avviando i contatti per i necessari incontri preparatori, hanno sostanzialmente bloccato l'attuazione di questa parte del programma. La Commissione ha comunque attivamente sostenuto l'idea, perorata anche dall'ISPROM, della realizzazione della Macroregione del Mediterraneo occidentale, in cui la nostra Isola, antesignana del progetto, potrebbe agevolmente avere un ruolo da protagonista.

I concetti di macroregione, e di Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale (GECT), si inseriscono nel quadro della cooperazione territoriale per le politiche di coesione, nelle quali le autonomie locali possono avere un ruolo fondamentale per sostenere forme di cooperazione decentrata.

La Commissione Europea ha definito la Strategia macroregionale come "un quadro comune integrato per rispondere ad una sfida e creare opportunità": azioni che nascono per una comunanza di interessi, che mettono al centro della loro azione strategica la risposta a problemi comuni, che non possono essere affrontati con il medesimo grado di efficacia dai singoli Stati o dalle singole Regioni.

Per la Sardegna sarebbe l'occasione per realizzare forti investimenti sia sul piano infrastrutturale che sul capitale umano (le cattive performance del sistema scolastico sardo richiedono infatti un'attenzione elevata), individuare efficaci strategie per valorizzare la dimensione insulare e rivendicare la propria specificità, anche attraverso politiche di brand.

Attorno a questi temi si possono sviluppare attività e progetti capaci di creare occasioni di sviluppo non più e non solo in una logica di singola regione insulare, ma con il coinvolgimento di più soggetti che su questi temi vivono le stesse difficoltà e le stesse necessità di superare i vincoli derivanti dall'insularità. Pensiamo agli orizzonti che questo aprirebbe per la Sardegna in ordine alla modernizzazione delle reti dei trasporti e della realizzazione di un compiuto sistema di continuità territoriale e nella prospettiva di una più ampia e completa valorizzazione in chiave scientifica e di fruizione turistica dell'immenso patrimonio monumentale del nuragico e pre-nuragico, di cui si auspica anche l'inserimento nella lista del Patrimonio dell'Umanità dell'Unesco.

Le ricadute positive però non possono essere affidate al caso o a dinamiche tanto consolidate quanto inefficaci, ma presuppongono precise scelte di policy, come evidenzia l'Istituto Bruno Leoni: un chiaro indirizzo delle risorse per colmare il gap insulare (soprattutto sul piano infrastrutturale); una politica per le imprese in termini di procedure di sostegno alla loro trasformazione digitale, partnership, sinergie in ricerca e innovazione; adozione di meccanismi

per valutare la qualità e l'incisività delle politiche; il miglioramento della qualità dell'azione amministrativa investendo sul capitale umano e sulla revisione delle procedure; introduzione di forme di fiscalità di vantaggio o di zone a bassa regolamentazione, tali da rendere il territorio attrattivo per gli investimenti produttivi.

Il Consiglio regionale è impegnato a svolgere una funzione propulsiva in sinergia con la Giunta regionale per trovare spazi di manovra a livello europeo per giungere ad una soluzione di coordinamento tra le Regioni europee del Mediterraneo per la creazione di un Gruppo europeo di cooperazione territoriale, che risponderebbe anche alla volontà di consolidare il concetto di "insularità".

La costituzione di un GECT passa attraverso la formalizzazione di una proposta al Comitato europeo delle regioni e al Parlamento europeo, che divenga oggetto di una raccomandazione per il Consiglio europeo e per la Commissione, secondo lo schema già seguito per l'istituzione delle altre macroregioni.

Il GECT, primo passo di una strategia interregionale a lungo termine per il Mediterraneo Occidentale, mira alla creazione di una macroregione che non potrà, in prospettiva, essere limitata a Sardegna, Corsica e Baleari, ma dovrà guardare anche a quei territori che condividono la volontà di rispondere a sfide concrete, creando nel contempo importanti opportunità per il futuro.

Michele Cossa

PRESENTAZIONE

La presente relazione rende conto del primo anno di attività (novembre 2019-novembre 2020) della "Commissione consiliare speciale per il riconoscimento del principio d'insularità", istituita ai sensi dell'articolo 53 del Regolamento interno del Consiglio regionale, su richiesta dei consiglieri Deriu (Liberi e Uguali Sardigna), Cossa (Riformatori Sardi), Agus (Progressisti), Cocciu (Forza Italia Sardegna), De Giorgi (Misto), Ganau (Partito Democratico), Giagoni (Lega Salvini Sardegna), Lai (Liberi e Uguali Sardigna), Mula (Partito Sardo d'azione), Mura (Fratelli d'Italia), Sechi (UDC- Cambiamo!), Oppi (UDC- Cambiamo!).

L'attivazione della Commissione è stata votata all'unanimità dal Consiglio regionale nella seduta del 24 settembre 2019, con l'approvazione dell'**ordine del giorno n. 15**. Il mandato istitutivo della Commissione, in base al citato ordine del giorno, è il seguente:

- "a) (riferire) annualmente al Consiglio regionale sullo stato di avanzamento dei propri lavori e sulle attività in relazione ai compiti assegnati dal presente ordine del giorno, in particolare sulla promozione di una discussione transnazionale tra le Regioni insulari mediterranee, in vista di una comune azione per il riconoscimento del principio di insularità sia a livello costituzionale degli Stati sovrani sia a livello continentale, accomunando tutte le problematiche delle isole afferenti all'Unione europea, al fine di ridurre lo svantaggio strutturale che le contraddistingue a livello economico-finanziario, logistico, infrastrutturale e culturale;
- b) (operare) in piena sinergia e collaborazione con l'esecutivo regionale."

La Commissione è composta dai seguenti consiglieri regionali, nominati dal presidente del Consiglio su delega dell'Assemblea:

Consigliere	Gruppo
Michele Cossa	Riformatori sardi
Eugenio Lai	Liberi e Uguali Sardigna
Dario Giagoni	Lega Salvini Sardegna
Roberto Franco Michele Li Gioi	Movimento 5 Stelle
Francesco Agus	Progressisti
Angelo Cocciu	Forza Italia Sardegna
Roberto Caredda	Misto
Giuseppe Meloni	Partito Democratico
Antonio Mario Mundula	Fratelli d'Italia
Gian Filippo Sechi (dall'11 novembre al 20 novembre 2019)	UDC-Cambiamo!
Antonello Peru (dal 21 novembre 2019 a tutt'oggi)	UDC-Cambiamo!
Giovanni Satta	Partito Sardo d'Azione

L'Ufficio di presidenza, con compiti di coordinamento dei lavori, è composto dai consiglieri Michele Cossa, Presidente - Eugenio Lai, Vicepresidente - Dario Giagoni, Segretario - Roberto Franco Michele Li Gioi, Segretario.

La presente relazione finale al Consiglio regionale viene fatta in adempimento a quanto stabilito dall'ordine del giorno istitutivo della Commissione speciale.

La Commissione, insediata il 5 novembre 2019, ha tenuto finora 19 sedute, alcune delle quali in videoconferenza, prevalentemente dedicate ad audizioni, a partire dall'11 novembre 2019 fino al 24 novembre 2020. La programmazione dei lavori è stata definita nelle sedute n. 2 dell'11 novembre 2019, n. 9 del 6 febbraio 2020 e n. 14 del 15 settembre 2020. La Commissione ha deliberato di audire gli ultimi Presidenti della Regione Sardegna, l'Assessore della Programmazione, credito, bilancio e assetto territoriale della Regione Sardegna, il Comitato promotore del riconoscimento del principio d'insularità in Costituzione, i parlamentari e gli eurodeputati eletti in Sardegna, docenti universitari, e, più in generale, studiosi che hanno approfondito il tema, nonché di organizzare un incontro con delegazioni delle altre regioni insulari (Sicilia, Corsica, Baleari, Creta, isole dell'Egeo). Al fine di ottenere un supporto per l'assistenza tecnica e linguistica nei rapporti con l'Unione europea e le regioni insulari degli altri Paesi membri, è stata attivata dalla Presidenza del Consiglio una apposita convenzione con l'Università di Cagliari.

La Commissione ha raccolto documentazione prodotta dalle persone audite e acquisita d'ufficio, anche su impulso dei commissari. Attraverso i suoi commissari essa ha partecipato a convegni e seminari sul tema ed ha svolto inoltre alcune iniziative di sensibilizzazione attraverso incontri con persone e altri soggetti istituzionali interessati. In proposito merita una particolare menzione l'incontro tenutosi a Roma il 13 novembre 2019 tra una delegazione della Commissione e l'allora Presidente della Prima Commissione del Senato (Affari costituzionali) sen. Stefano Borghesi per sollecitare la trattazione del disegno di legge costituzionale per la modifica dell'articolo 119 della Costituzione, concernente il riconoscimento del grave e permanente svantaggio naturale derivante dall'insularità (Atto Senato n. 865 -XVIII legislatura). La Commissione ha anche sentito i senatori ed i deputati eletti in Sardegna nelle sedute n. 5 del 13 gennaio 2020 e n. 6 del 20 gennaio 2020. Presso la Commissione Affari costituzionali sono stati auditi in videoconferenza, nella seduta n. 92 del 30 giugno 2020, il Presidente della Regione Christian Solinas, il Presidente del Consiglio regionale Michele Pais ed il Presidente della Commissione speciale per il riconoscimento del principio d'insularità Michele Cossa. L'iter per l'approvazione del disegno di legge costituzionale ha preso concreto avvio e lo stesso è stato approvato in Commissione il 27 ottobre 2020.

Parallelamente al predetto procedimento di revisione costituzionale, la Commissione sta lavorando alla predisposizione di una proposta di legge nazionale per rendere effettivo il riconoscimento del principio d'insularità, attraverso la previsione delle misure necessarie a colmare il costo dell'insularità misurato in termini di perdita di PIL pro-capite: le sedute n. 16 del 13 ottobre 2020 e n. 17 del 3 novembre 2020 sono state dedicate all'esame di alcune bozze di proposte di legge nazionale.

Le sedute n. 3 del 19 novembre 2019, n. 4 del 28 novembre 2019 e n. 7 del 23 gennaio 2020 sono state dedicate, rispettivamente, alle audizioni degli ex Presidenti della Regione Sardegna Francesco Pigliaru, Renato Soru e Ugo Capellacci. Quest'ultimo è stato sentito anche nella sua veste di deputato nella legislatura in corso.

Le audizioni hanno riguardato anche esperti di diritto costituzionale, di diritto pubblico comparato e di diritto dell'Unione europea: nelle sedute n. 11 del 5 maggio 2020 e n. 12 del 12 maggio 2020 sono intervenuti in videoconferenza il Prof. Tommaso Edoardo Frosini, Vicepresidente del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) e ordinario di Diritto pubblico comparato e di Diritto costituzionale nella Facoltà di Giurisprudenza dell'Università Suor Orsola Benincasa di Napoli, ed il Prof. Gianmario Demuro, ordinario di diritto costituzionale nella Facoltà di Giurisprudenza dell'Università degli studi di Cagliari; il professore emerito Paolo Fois, già ordinario di diritto internazionale presso la Facoltà di Giurisprudenza dell'Università degli studi di Sassari, audito nella seduta n. 10 del 3 marzo 2020 in qualità di membro dell'ISPROM (Istituto di studi e programmi per il Mediterraneo), ha fornito alcune spiegazioni ed indicazioni sul rapporto tra il principio d'insularità e l'ordinamento dell'Unione europea, oltre ad illustrare alla Commissione, insieme al prof. Giovanni Lobrano, vicedirettore dell'ISPROM, già Preside della Facoltà di Giurisprudenza dell'Università degli studi di Sassari, l'ipotesi di istituire una macroregione del Mediterraneo occidentale, con le Baleari, la Corsica e la Sicilia.

La Commissione ha avuto modo di incontrare in videoconferenza gli eurodeputati eletti nella circoscrizione Italia insulare nella seduta n. 13 del 19 maggio 2020, e, nella seduta n. 11 del 5 maggio 2020, l'ex eurodeputato Salvatore Cicu, promotore della risoluzione in materia di insularità approvata dal Parlamento europeo il 4 febbraio 2016.

In ottemperanza del punto a) dell'ordine del giorno istituivo della Commissione speciale, la Presidenza del Consiglio, su richiesta della Commissione, ha invitato alcune Assemblee ed esecutivi delle Regioni Corsica, Comunità autonoma delle Isole Baleari, Periferia di Creta, Periferia dell'Egeo settentrionale, Periferia dell'Egeo meridionale, Periferia delle isole Ionie e Sicilia ad esprimere la loro disponibilità a delineare un percorso comune, anche attraverso incontri con la Commissione medesima.

In adempimento del punto b) del citato ordine del giorno la Commissione ha manifestato al Presidente della Regione Christian Solinas la necessità di un incontro per definire una linea comune e per concordare eventuali modalità operative per il percorso di riconoscimento del principio d'insularità nella Costituzione italiana e nell'ordinamento costituzionale di altri Paesi membri.

La Commissione, nella seduta n. 9 del 6 febbraio 2020, ha approvato all'unanimità la Risoluzione n. 10 "Sulla necessità di agire presso le istituzioni europee per adeguare le norme in materia di aiuti concessi dagli Stati alle particolari esigenze delle regioni insulari e di avviare delle forme di cooperazione rafforzata con altre isole europee." ed ha altresì deliberato di portarla in discussione in Assemblea ai sensi dell'articolo 51, comma 1, del Regolamento interno.

La questione insulare è oggetto da tempo di una grande attenzione non solo a livello politico, ma anche a livello sociale, economico e mediatico, come dimostrato dai numerosi convegni, seminari organizzati sul tema e dai lavori di ricerca e di studio che si sono concentrati sulle cause reali dello svantaggio insulare, sulla quantificazione dei costi, sulle politiche

economiche e sulle scelte normative adatte ad affrontare il problema. In proposito si ricorda il Convegno organizzato dalla FASI - Federazione delle Associazioni Sarde in Italia, in collaborazione con la Regione autonoma della Sardegna ed il Circolo culturale Sardo "Grazia Deledda", svoltosi a Saronno il 15 febbraio 2020, al quale il Presidente della Commissione ha partecipato come relatore sul tema "Il principio d'insularità nella Costituzione".

Riveste particolare valore il recente studio realizzato dall'Istituto Bruno Leoni su "*Il costo dell'insularità*. *Il caso della Sardegna*.": la Commissione ha acquisito agli atti il documento, che è stato esaminato nella seduta n. 14 del 15 settembre 2020.

L'attività svolta dalla Commissione (competenze, composizione e sintesi delle sedute) è disponibile sul sito istituzionale del Consiglio regionale all'indirizzo: https://www.consregsardegna.it/XVILegislatura/istituzione/commissioni/commissioni-speciali/Commissione-speciale-per-il-riconoscimento-del-principio-di-insularita/.

Un sentito e non formale ringraziamento va a tutti coloro che hanno fornito un contributo conoscitivo alla Commissione e a coloro i quali hanno collaborato ai lavori e alla redazione della presente Relazione finale: Gianfranco Cocco, Gabriella Demurtas, Silvia Pintus.

Per il supporto alla segreteria: Franco Marongiu, Alessandra Murino - Per il supporto tecnico alla redazione della relazione: Alessandra Murino. Per la redazione dei resoconti integrali: Maria Luisa Abis, Luca Calandrino, Alberto Cicalò, Tomaso Congiu, Rita Gatto, Antonietta Sannio.

Cagliari, 24 novembre 2020

CAPITOLO 1. IL QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

1.1 Il principio d'insularità in Costituzione

L'articolo 119 della Costituzione nel testo originario prevedeva, al terzo comma, che "Per provvedere a scopi determinati, e particolarmente per valorizzare il Mezzogiorno e le Isole, lo Stato assegna per legge a singole Regioni contributi speciali".

A seguito della riforma del Titolo V della Costituzione, attuata con la legge costituzionale n. 3 del 2001, il legislatore costituzionale ha eliminato dall'articolo 119 il riferimento puntuale e specifico al Mezzogiorno ed alle Isole ed ha previsto in termini generali alcune misure perequative, riconoscendole non solo alle regioni, ma anche ai comuni, alle province ed alle città metropolitane in un'ottica di federalismo fiscale. Precisamente, l'articolo 119, al terzo comma, stabilisce l'istituzione di un fondo perequativo, senza vincoli di destinazione, per i territori con minore capacità fiscale per abitante per l'esercizio delle funzioni ordinarie degli enti territoriali. Al quinto comma si prevede che "Per promuovere lo sviluppo economico, la coesione e la solidarietà sociale, per rimuovere gli squilibri economici e sociali, per favorire l'effettivo esercizio dei diritti della persona, o per provvedere a scopi diversi dal normale esercizio delle loro funzioni lo Stato destina risorse aggiuntive ed effettua interventi speciali in favore di determinati comuni, province, città metropolitane e regioni".

In attuazione dell'articolo 119 Cost. è stata emanata la legge delega n. 42 del 2009, cui hanno fatto seguito diversi decreti attuativi. In particolare, l'articolo 22 della legge n. 42 del 2009 prevede la predisposizione di una ricognizione degli interventi infrastrutturali, tenendo conto, in particolare, dei seguenti elementi:

- a) estensione delle superfici territoriali;
- b) valutazione della rete viaria con particolare riferimento a quella del Mezzogiorno;
- c) deficit infrastrutturale e deficit di sviluppo;
- d) densità della popolazione e densità delle unità produttive;
- e) particolari requisiti delle zone di montagna;
- f) carenze della dotazione infrastrutturale esistente in ciascun territorio;
- g) **specificità insulare** con definizione di parametri oggettivi relativi alla misurazione degli effetti conseguenti al divario di sviluppo economico derivante dall'insularità, anche con riguardo all'entità delle risorse per gli interventi speciali di cui all'articolo 119, quinto comma, della Costituzione.

La legge n. 42 del 2009 rimette inoltre all'emanazione di norme di attuazione la disciplina del coordinamento della finanza pubblica e del sistema tributario nelle regioni a statuto speciale. L'articolo 27, ai commi 1 e 2, prevede infatti che "le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e Bolzano, nel rispetto degli statuti speciali, concorrono al conseguimento degli obiettivi di perequazione e di solidarietà ed all'esercizio dei diritti e dei doveri da essi derivanti, nonché al patto di stabilità interno e all'assolvimento degli obblighi posti dall'ordinamento comunitario, secondo criteri e modalità stabiliti da norme di attuazione dei rispettivi statuti". 2. Le norme di attuazione di cui al comma 1 tengono conto della dimensione della finanza delle predette regioni e province autonome rispetto alla finanza pubblica complessiva, delle funzioni da esse effettivamente esercitate e dei relativi oneri, anche in considerazione degli svantaggi strutturali permanenti, ove ricorrano, dei costi dell'insularità e dei livelli di reddito pro capite che caratterizzano i rispettivi territori o parte di essi, rispetto a quelli corrispondentemente sostenuti per le medesime funzioni dallo Stato, dal complesso delle

regioni e, per le regioni e province autonome che esercitano le funzioni in materia di finanza locale, dagli enti locali. Le medesime norme di attuazione disciplinano altresì le specifiche modalità attraverso le quali lo Stato assicura il conseguimento degli obiettivi costituzionali di perequazione e di solidarietà per le regioni a statuto speciale i cui livelli di reddito pro capite siano inferiori alla media nazionale, ferma restando la copertura del fabbisogno standard per il finanziamento dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali di cui all'articolo 117, secondo comma, lettera m), della Costituzione, conformemente a quanto previsto dall'articolo 8, comma 1, lettera b), della presente legge". Tuttavia, i processi di ricognizione delle infrastrutture e di concorso alla definizione degli obiettivi di perequazione di solidarietà non hanno ancora trovato piena attuazione.

Il difficile processo attuativo dell'articolo 119 della Costituzione e delle disposizioni statutarie in materia di entrate (articoli 7 e 8 dello Statuto) ha quindi generato diversi conflitti nei rapporti tra lo Stato e la Regione Sardegna che sono stati portati all'attenzione della Corte costituzionale. In proposito, si segnala, da ultimo, la sentenza n. 6 del 2019, pronunciata dalla Corte costituzionale all'esito dell'impugnazione dell'articolo 1, comma 851, della legge 27 dicembre 2017, n. 205 (legge di bilancio per il 2018) nella quale il giudice delle leggi ha riconosciuto nell'individuazione degli "svantaggi strutturali permanenti [...], dei costi dell'insularità e dei livelli di reddito pro capite" uno degli elementi fondamentali nella costruzione di un rapporto di leale collaborazione tra lo Stato e gli enti territoriali, sottolineando che "a quasi dieci anni dall'emanazione di tale legge (legge n. 42 del 2009) , il problema dell'insularità non sia mai stato preso in considerazione ai fini di ponderare complessivamente le componenti di entrata e di spesa dell'autonomia territoriale ricorrente. Eppure lo schema di revisione delle relazioni finanziarie tra Stato e Regione autonoma Sardegna previsto dall'articolo 27 detta, come appresso più analiticamente specificato, criteri sufficientemente chiari per risolvere questioni a tutt'oggi ancora non definite". Questa situazione rafforza il convincimento (riscontrabile anche negli atti istitutivi della Commissione speciale) secondo il quale l'esplicito riconoscimento nel testo costituzionale dello svantaggio derivante dalla condizione d'insularità vincoli in modo più appropriato il legislatore statale, costituendo un parametro di giudizio delle leggi che disciplinano i rapporti finanziari tra lo Stato e la Regione speciale.

1.2 Lo Statuto speciale per la Sardegna

L'articolo 116 della Costituzione attribuisce alla Sardegna "forme e condizioni particolari di autonomia", secondo quanto previsto dallo Statuto speciale. Lo Statuto speciale per la Sardegna, adottato con la legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 3, ed il complesso delle relative norme di attuazione, già a livello costituzionale, conferiscono alla Regione una potestà derogatoria rispetto al sistema delle competenze delineato nel Titolo V della Costituzione. La "clausola di adeguamento automatico" contenuta nell'articolo 10 della legge costituzionale n. 3 del 2001 che ha modificato il Titolo V della Costituzione prevede inoltre che sino all'adeguamento dei rispettivi statuti, le disposizioni della stessa legge costituzionale si applichino anche alle Regioni a statuto speciale ed alle Province autonome di Trento e di Bolzano per le parti in cui prevedono forme di autonomia più ampie rispetto a quelle già attribuite. Le ragioni che hanno portato il legislatore costituzionale del 1948 a riconoscere la specialità della Sardegna ed a prevedere pertanto un Piano di Rinascita (articolo 13 dello Statuto) risiedevano nel riconoscimento della peculiare condizione di svantaggio dell'isola. La Commissione speciale nel corso della sua attività ha avuto modo di verificare l'attualità del tema del riconoscimento dell'autonomia speciale alla luce della evidente permanenza di una condizione di svantaggio

insulare, sia pure in un contesto economico, sociale ed ordinamentale che, a distanza di oltre settant'anni dall'adozione dello Statuto, è profondamente mutato. Nel corso dell'audizione n. 11 del 5 maggio 2020 il prof. Tommaso Frosini, partendo da un'analisi comparata delle isole europee, ha osservato come nello Statuto per la Sardegna manchi un chiaro, testuale, riferimento al "fattore insulare" ed ha prospettato per questo l'utilità di un'ipotesi di revisione dello Statuto¹. Al riguardo, anche il prof. Gianmario Demuro, durante la seduta n. 12 del 12 maggio 2020, ha auspicato una riforma dello Statuto speciale al fine di ridefinire l'elenco delle competenze che mettano al centro l'elemento verticale dell'insularità, rilevando, tuttavia, che la revisione statutaria richiede tempi di approvazione lunghi. Ha dunque suggerito il ricorso allo strumento "pattizio" delle norme di attuazione, citando l'esempio della Provincia di Bolzano che, con questo strumento, adatto ad integrare le disposizioni statutarie, ha ottenuto importanti risultati in termini di autonomia.

1.3 Le Isole nell'ordinamento europeo

L'ordine del giorno istitutivo affida alla Commissione il compito di promuovere una discussione transnazionale tra le regioni insulari mediterranee, in vista di una comune azione per il riconoscimento del principio di insularità sia a livello costituzionale degli Stati sovrani sia a livello continentale, accomunando tutte le problematiche delle isole afferenti all'Unione europea. Non si può dunque prescindere, nell'affrontare l'argomento dell'insularità, dalla considerazione del sistema di norme e di misure, dal contesto istituzionale e dalle azioni promosse a livello europeo.

Le isole sono prese in considerazione dall'articolo 174 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), che impone all'Unione di riservare "un'attenzione particolare" alle regioni che presentano gravi e permanenti svantaggi naturali o demografici, quali le regioni insulari; l'articolo 175 del TFUE dispone quindi che "l'elaborazione e l'attuazione delle politiche e delle azioni dell'Unione, nonché l'attuazione del mercato interno tengono conto deali obiettivi dell'articolo 174 TFUE e concorrono alla loro realizzazione". Anche l'articolo 170 del TFUE si riferisce testualmente alle isole nel prevedere che "(...) l'Unione mira a favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali, nonché l'accesso a tali reti. Essa tiene conto in particolare della necessità di collegare alle regioni centrali dell'Unione le regioni insulari, prive di sbocchi al mare e periferiche". Il Trattato dedica un'attenzione particolare (artt. 349 e 350) alle regioni, conosciute come regioni ultraperiferiche (RUP), che soffrono una serie di difficoltà legate alle loro caratteristiche geografiche, in particolare la lontananza, l'insularità, la superficie ridotta e la topografia e il clima difficili. Si può notare anche da una prima lettura degli articoli sopra indicati che il Trattato prevede una disciplina specifica per le RUP, ma non per le altre regioni insulari che sono equiparate alle regioni periferiche. Nei lavori della Commissione è emerso che tale equiparazione e, in genere, la mancata valorizzazione della specificità della condizione insulare ha inciso sulla possibilità di risolvere in maniera efficace e definitiva le problematiche che si riscontrano nei trasporti e negli altri nei servizi erogati in rete a causa della discontinuità territoriale. In proposito l'ex Presidente della Regione Francesco Pigliaru, nella seduta n. 3 del novembre 2019, ha sottolineato che l'attuale normativa europea (in particolare, la mancata attuazione dell'articolo 174 TFUE) ha generato finora una forte incertezza interpretativa proprio a causa del vuoto normativo che esiste tra la disciplina

¹ Si veda l'articolo dal titolo «Insularità» e Costituzione di Tommaso Edoardo Frosini, consegnato alla Commissione nella seduta n. del 5 maggio 2020

delle regioni ultraperiferiche (contemplata nell'articolo 349 TFUE) e la disciplina delle regioni continentali.

Anche il prof. Paolo Fois, audito nella seduta n. 10 del 3 marzo 2020, ha osservato che le norme a favore delle regioni insulari del Trattato di Amsterdam del 2009 hanno registrato un indebolimento con il Trattato di Lisbona e che l'attuale articolo 174 TFUE, che ha sostituito l'articolo 158 del Trattato di Amsterdam, è stato ridimensionato senza tener conto che le regioni insulari sono quelle, per definizione, sfavorite da determinati svantaggi strutturali: nella normativa attuale il loro status è stato confuso con quello di tante altre regioni pure svantaggiate. Ha quindi suggerito di fare leva sulla "Dichiarazione sulle regioni insulari", n.30, adottata dalla Conferenza di Amsterdam nel 1997 e confermata dal Consiglio europeo nel 1998 con un accordo degli Stati membri (e quindi politicamente vincolante) tuttora in vigore. Il prof. Fois ha infatti spiegato che nella Dichiarazione sono indicate le ragioni che giustificano gli interventi specifici a favore delle regioni insulari, cioè gli svantaggi strutturali, e che essa costituisce interpretazione autentica del Trattato. Il prof. Fois ha per questo apprezzato il compito della Commissione speciale di coinvolgere le altre regioni insulari d'Europa affinché, tramite l'intercessione dei rispettivi governi (in Italia per il tramite del Ministro per gli Affari europei), si possa intervenire sul Consiglio europeo.

CAPITOLO 2. LO STATO DELL'ARTE SULL'INSULARITÀ

2.1 La recente attività politica regionale sulla questione insulare: le audizioni degli ex Presidenti Regione Sardegna

La Commissione, in sede di programmazione dei lavori, ha ritenuto utile sentire gli ultimi Presidenti della Regione Sardegna che, durante il loro mandato, hanno dedicato un'attenzione particolare al tema. Si fornisce di seguito una breve sintesi degli interventi e si rinvia, per ulteriori approfondimenti, ai resoconti integrali ed alla documentazione gentilmente consegnata dagli auditi, allegati alla presente relazione.

Audizione dell'ex Presidente della Regione Sardegna Francesco Pigliaru

Nella seduta n. 3 del 19 novembre 2019, il precedente Presidente della Regione Francesco Pigliaru ha fornito un contributo di grande interesse, in quanto ha avuto modo di occuparsi della questione non soltanto sul piano politico-istituzionale ma anche sul piano tecnico, nella sua attività di ricerca universitaria².

Egli ha richiamato, in particolare, l'incontro con l'ex Presidente del Consiglio Matteo Renzi nel maggio del 2015, finalizzato a superare i problemi legati ad una corretta programmazione per il Sud e per individuare le azioni necessarie per compensare gli svantaggi dell'insularità. Ha inoltre ricordato una serie di incontri ed i lavori svolti con il Presidente della Corsica Gilles Simeoni, con la Presidente delle Isole Baleari Francina Armengol, ma anche con i rappresentanti della Sicilia e di Creta. Ha auspicato una continuità di azione sulla questione insulare sia da parte della Regione che da parte del Governo nazionale.

Il prof. Pigliaru ha quindi illustrato i risultati delle ricerche condotte sul tema, spiegando come l'insularità presenti alcuni evidenti vantaggi in termini di migliore qualità della vita, soprattutto sul piano ambientale; per contro, ha indicato i tre settori dove le isole sopportano i maggiori costi:

- 1) energia;
- 2) continuità territoriale;
- 3) ferrovie.

Ha quindi osservato che dal confronto tra le regioni insulari e le regioni periferiche, quali ad esempio la Puglia e la Calabria, emerge chiaramente che le prime sono penalizzate da una discontinuità territoriale dei servizi erogati a rete e non da una semplice perifericità. A causa della **discontinuità territoriale**, nelle regioni insulari questi servizi non trovano una domanda sufficientemente ampia perché il mercato si attivi a soddisfarla, non essendoci una prospettiva di ottenere ricavi adeguati.

Ha pertanto suggerito uno specifico approccio metodologico per affrontare l'argomento con lo Stato e con le istituzioni europee: ha sconsigliato richieste generiche di fondi ed ha invece raccomandato di sollecitare **interventi mirati** ad eliminare o ad attenuare la tipica condizione di svantaggio insulare, anche attraverso l'introduzione di una fiscalità di vantaggio ed, in genere, di norme di carattere derogatorio rispetto al generale divieto di aiuti di stato. Norme che devono essere strettamente finalizzate a colmare gli svantaggi specifici dell'insularità, in ragione del fallimento del mercato cui si assiste nelle regioni insulari con particolare

٠

² In allegato la documentazione consegnata dall'ex presidente della Regione Sardegna Francesco Pigliaru

riferimento ai servizi erogati in rete. A tal fine, ha individuato nell'"**indice di perifericità insu- lare**" un criterio obiettivo per misurare lo svantaggio da discontinuità territoriale e quindi per compensarlo attraverso misure normative e programmatorie mirate.

Audizione dell'ex Presidente della Regione Sardegna Renato Soru

La Commissione ha audito l'ex Presidente della Regione Sardegna, nonché deputato del Parlamento europeo nella precedente legislatura, Renato Soru, nella seduta n. 4 del 28 novembre 2019. Nel suo intervento egli ha posto l'accento sui vantaggi insulari: la bellezza e la qualità ambientale, il patrimonio culturale, le intelligenze dell'isola. Ha espresso la sua opinione in merito alla necessità di un migliore utilizzo dell'autonomia speciale e di un migliore uso delle ingenti risorse che provengono dai finanziamenti europei. Ha suggerito di scartare le politiche regionali del passato non più adeguate al mondo di oggi che guarda alla qualità della vita, all'ambiente, alle energie rinnovabili, alla trasformazione digitale, evidenziando che grazie a quest'ultima l'isola non è più tale, ma costituisce un nodo di una rete globale. L'ex Presidente Soru ha quindi invitato i consiglieri a concentrare l'attenzione della politica regionale su punti concreti e sostanziali, come l'istruzione e la formazione dei giovani, la ricerca, le reti dell'energia, della comunicazione, della trasformazione digitale ed a proseguire il lavoro sulla continuità territoriale con un atteggiamento positivo nei confronti degli interlocutori europei. Ha auspicato per i trasporti marittimi l'emanazione di una legge che garantisca la continuità territoriale, analoga alla legge n. 144 del 1999 (cosiddetta legge Attili) che disciplina i trasporti aerei. Ha infine ricordato che, in materia di continuità territoriale aerea, l'Unione europea riconosce l'insularità con la possibilità di derogare al principio di concorrenza per garantire il diritto alla mobilità dei residenti, distinguendo tra il diritto alla mobilità riconosciuto ai residenti e il diritto all'accessibilità per i non residenti; ha proposto pertanto di continuare ad operare all'interno di questi binari: da un lato il diritto alla mobilità per i sardi e dall'altro la possibilità di incentivare le compagnie low-cost entro le regole dell'economia di mercato (attraverso il cosiddetto Meo test).

Audizione dell'ex Presidente della Regione Sardegna Ugo Cappellacci

Nel corso dell'audizione che si è tenuta il 23 gennaio 2020 (seduta n. 7) l'ex Presidente delle Regione Sardegna ed attuale deputato Ugo Cappellacci ha osservato che è necessario reinserire il principio d'insularità in Costituzione, ma anche fare rete con le altre isole europee che presentano una situazione analoga a quella della Sardegna, al fine di poter incidere sulle istituzioni europee. In proposito ricorda l'importanza del ruolo svolto dalla Commissione Isole della Conferenza delle regioni marittime periferiche d'Europa (CRMPE) che aveva presieduto nel corso del suo mandato di Presidente della Regione Sardegna. L'on. Cappellacci, nel rispondere ai quesiti dei commissari, si è poi soffermato sulla questione delle competenze della Regione in materia di continuità marittima, con particolare riferimento alle considerazioni formulate nella sentenza della Corte costituzionale n. 230 del 2013³ in ordine alla necessità di

nelle competenze della medesima, quali il turismo e l'industria alberghiera. Orbene, in presenza di una simile sovrapposizione di competenze, come evidenziato in altre occasioni da questa Corte, il legislatore statale avrebbe

16

³ In tale decisione il giudice delle leggi ha infatti affermato che "(...) la determinazione delle modalità e delle condizioni di svolgimento del servizio di collegamento marittimo avente ad oggetto in particolare la Regione autonoma Sardegna è espressione di un potere, sì, statale, in quanto pertinente alla concorrenza, ma che tocca direttamente un interesse differenziato della Regione e che interferisce in misura rilevante sulle scelte rientranti

raggiungere un'intesa per garantire la piena partecipazione della Regione alla elaborazione delle tariffe e alla regolamentazione dei servizi nazionali di comunicazione con l'isola. Sulla proposta di ricreare una flotta sarda ha esposto le difficoltà rispetto alla creazione in Sardegna di un'impresa che abbia una struttura idonea per affrontare il mercato, riferendosi anche alla pregressa esperienza della flotta navale sarda. Ha infine rimarcato l'importanza di incentivare lo sviluppo della cantieristica navale nell'isola⁴.

2.2 Lo studio su "Il costo dell'insularità. Il caso della Sardegna" a cura dell'Istituto Bruno Leoni

Nelle sedute della Commissione è emerso come uno dei maggiori problemi legati all'efficacia delle politiche di intervento per arginare lo svantaggio insulare risieda nella quantificazione dei costi dell'insularità. A tal fine l'Istituto Bruno Leoni ha realizzato un rapporto per il Comitato per l'Insularità su iniziativa dei Riformatori sardi⁵. La Commissione ha esaminato il documento nella seduta n. 14 del 15 settembre 2020. Di seguito, se ne illustrano sinteticamente i contenuti essenziali. La ricerca parte da un'analisi di tre fattori:

- 1) il PIL pro capite in relazione alla specifica composizione dell'economia sarda (dati provenienti della Banca d'Italia del 2020);
- 2) i dati sugli investimenti in capitale umano, specificamente, sulla performance del sistema educativo (dati Invalsi 2019);
- 3) la dotazione infrastrutturale (dati Svimez 2019).

Dall'analisi dei fattori predetti è emerso che la Sardegna si trova al di sotto della media europea e italiana in quasi tutti gli indicatori adottati dalla Commissione europea per esprimere la competitività delle regioni europee. Nella piena consapevolezza che la causa di tale svantaggio competitivo risieda per la Sardegna e per le altre isole nella distanza dal mercato nazionale, lo studio si sofferma sulle caratteristiche tipiche dell'economia insulare:

- 1) **piccola dimensione** che implica una bassa domanda;
- 2) lontananza che comporta il sostenimento di maggiori costi per il traffico di beni e servizi;
- 3) vulnerabilità, ovvero la probabilità che un'economia subisca danni dovuti a shock esogeni.

dovuto attribuire adeguato rilievo al principio di leale collaborazione, «le cui potenzialità precettive si manifestano compiutamente negli ambiti di intervento nei quali s'intrecciano interessi ed esigenze di diversa matrice» (sentenza n. 33 del 2011). E l'applicazione di questo canone impone alla legge statale di predisporre adeguate modalità di coinvolgimento delle Regioni a salvaguardia delle loro competenze. Tali modalità sono nella specie delineate dall'articolo 53 dello statuto speciale, secondo il quale «la Regione è rappresentata nella elaborazione delle tariffe ferroviarie e della regolamentazione dei servizi nazionali di comunicazione e trasporti terrestri, marittimi ed aerei che possano direttamente interessarla». Esso richiede una reale e significativa partecipazione della Regione alla elaborazione delle tariffe e alla regolamentazione dei servizi nazionali di comunicazione con l'isola. Siffatta partecipazione non è garantita dalla formula «sentite le regioni interessate» della norma censurata, che si limita ad imporre la mera acquisizione del parere, risultando, invece, necessario un procedimento che assicuri un efficace coinvolgimento della Regione e che evoca, quindi, la figura dell'intesa fra i due enti."

⁴ Si veda l'allegato documento consegnato dall'on. Ugo Capellacci.

⁵ Il costo dell'insularità. Il caso della Sardegna di Carlo Amenta, Carlo Stagnaro e Luca Vitale consultabile bel sito internet dell'Istituto Bruno Leoni all'indirizzo http://www.brunoleoni.it/il-costo-dell-insularita-il-caso-della-sardegna

Si riportano diversi studi **sull'efficacia delle politiche di coesione** che hanno constatato non soltanto che le stesse in diversi casi non abbiano ottenuto gli effetti sperati, ma siano state addirittura controproducenti, nel senso che hanno impedito un'allocazione efficiente delle risorse ed indirizzato l'economia su percorsi sbagliati⁶. Viene rilevato che le analisi svolte assegnano un ruolo importante, anche se non determinante, alla qualità istituzionale locale. Per la Sardegna si citano i casi delle politiche di industrializzazione e del piano "Master & Back" e se ne evidenziano le criticità. Per contro, si sottolinea il successo delle politiche di promozione turistica. Viene dunque suggerita una maggiore attenzione alle cause dei problemi e vengono individuati alcuni strumenti concreti per alleviare il gap dell'insularità, quali:

- direzione ed assistenza tecnica delle politiche;
- valorizzazione delle conoscenze specifiche di tempo e luogo disperse sul territorio.

Lo studio riporta un esercizio econometrico per **quantificare il costo dell'insularità**: avendo riguardo alla distanza coi mercati di riferimento, la perdita di PIL pro capite annuo per la Sardegna viene misurata in 5.700 euro, e la tassa per l'insularità viene collocata nella forchetta **3.800-7.600** euro pro capite.

Segue l'esposizione delle **implicazioni di policy**:

- 1) politiche di coesione strettamente mirate a colmare i maggiori gap derivanti dall'insularità, ovvero nelle infrastrutture e nel capitale umano;
- 2) assistenza tecnica per migliorare l'efficacia e l'efficienza del settore pubblico nella regione;
- 3) attuazione di politiche dell'innovazione;
- 4) monitoraggio costante dei dati;
- 5) investimento nella formazione;
- 6) fiscalità di vantaggio e/o aree a zero o bassa regolamentazione.

Il testo integrale dello studio dell'Istituto Bruno Leoni è allegato al presente documento.

18

⁶ Sul punto si veda anche, ad esempio, il dossier dell'Ufficio Valutazione Impatto del Senato della Repubblica dal titolo "Spendere per crescere? Trent'anni di interventi Ue per le aree depresse: l'impatto della coesione in Italia e in Europa" sul sito http://www.senato.it/4746?dossier=2401.

CAPITOLO 3. IL RICONOSCIMENTO DEL PRINCIPIO D'INSULARITÀ IN COSTITUZIONE

3.1 Il disegno di legge costituzionale n. 865

L'ordine del giorno istitutivo della Commissione tiene conto del fatto che il dibattito sull'insularità, negli ultimi anni, costituisce un tema centrale nel dibattito politico nella nostra Regione, tale da condurre alla costituzione di un fronte comune le diverse forze politiche, unite nell'obiettivo dell'inserimento del principio di insularità all'interno della Costituzione italiana.

L'ordine del giorno prende atto che, a tal fine, il Comitato "Insularità in Costituzione" si è costituito allo scopo di inserire nella Carta la dicitura: "Lo Stato riconosce il grave e permanente svantaggio naturale derivante dall'insularità e dispone le misure necessarie a garantire una effettiva parità e un reale godimento dei diritti individuabili e inalienabili". Dunque, la Commissione speciale è stata istituita anche con il preciso mandato di dare impulso all'iter normativo per l'inserimento del principio di insularità in Costituzione instaurato su iniziativa popolare in virtù del lavoro svolto dal predetto Comitato. Quello che sarebbe diventato il Disegno di legge costituzionale "Atto Senato n. 865" per la "Modifica dell'articolo 119 della Costituzione, concernente il riconoscimento del grave e permanente svantaggio naturale derivante dall'insularità" è stato infatti depositato, corredato di un numero di firme che hanno abbondantemente superato quelle prescritte, il 5 ottobre 2018, annunciato nella seduta n. 47 del 16 ottobre 2018 ed assegnato alla 1ª Commissione permanente (Affari Costituzionali) in sede referente il 6 novembre 2018.

Come stabilito in sede di prima programmazione dei lavori, una delegazione della Commissione ha incontrato a Roma il 13 novembre 2019 l'allora Presidente della Commissione del Senato Affari costituzionali, senatore Stefano Borghesi, per sollecitare la trattazione del predetto disegno di legge costituzionale. A tale scopo la Commissione speciale ha sentito i deputati ed i senatori eletti nella Circoscrizione Sardegna. Nella seduta n. 127 del 4 febbraio 2020 della Commissione Affari costituzionali del Senato, il Presidente Borghesi ha riferito l'esito della riunione dell'Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari, nella quale si è convenuto di iscrivere all'ordine del giorno il disegno di legge costituzionale d'iniziativa popolare n. 865 e di iniziarne l'esame quanto prima. L'esame è quindi iniziato nella seduta dell'11 febbraio 2020 con l'illustrazione del disegno di legge da parte del relatore Garruti e con l'intervento del senatore Floris, che ha richiesto l'effettuazione di audizioni informali sul tema, auspicando altresì una trattazione rapida della proposta. Il ciclo di audizioni informali ha interessato esperti di diritto costituzionale e di economia, il comitato promotore⁸ e, nella seduta n. 92 (pom.) del 30 giugno 2020, il Presidente della Regione Sardegna on. Christian Solinas, il Presidente del Consiglio regionale on. Michele Pais ed il Presidente della Commissione speciale per il riconoscimento del principio d'insularità on. Michele Cossa. Nel corso del

19

⁷ Il testo del DDL cost. n. 865 è pubblicato nel sito internet del Senato della Repubblica all'indirizzo http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/01077435.pdf

Il Fascicolo Iter è consultabile nel sito internet del Senato della Repubblica all'indirizzo http://www.senato.it/leg/18/BGT/Schede/FascicoloSchedeDDL/ebook/50760.pdf

⁸ La documentazione è stata pubblicata nel sito del Senato della Repubblica al link http://www.senato.it/leg/18/BGT/Schede/Ddliter/documenti/50760_documenti.htm

suo intervento il presidente Solinas ha sottolineato che "l'Isola è fortemente penalizzata perché è l'unica regione in Italia senza una autostrada, senza il metano, senza una rete ferroviaria diffusa e senza collegamenti certi e continui con la Penisola. Inoltre, l'indice infrastrutturale della Sardegna non solo è il più basso in Italia ma mostra un forte peggioramento negli ultimi anni"⁹.

Il Presidente del Consiglio regionale ha evidenziato che l'esame del Disegno di legge costituzionale rappresenti un momento importante per la Sardegna e per l'ordinamento costituzionale italiano nel suo complesso giacché la Sardegna, con la sua identità ben definita, rappresenta una ricchezza per l'intero Paese. Ha altresì sottolineato che affinché la Regione manifesti appieno queste potenzialità occorre tuttavia "rimuovere" quegli ostacoli strutturali che da sempre ne condizionano lo sviluppo¹⁰.

Il Presidente della Commissione speciale ha invece messo in luce quanto è emerso nel corso dei lavori, ovvero che la causa principale dello svantaggio insulare risiede nella discontinuità territoriale, elemento che marca la differenza del ritardo di sviluppo delle isole rispetto ad altre regioni dell'Italia e dell'Europa e che è all'origine del basso indice di infrastrutturazione della Sardegna, uno dei peggiori d'Italia¹¹.

Nel corso dell'esame del disegno di legge sono stati presentati 5 emendamenti^{12.} Il relatore Garruti ne ha condiviso il contenuto in quanto volti a superare alcune delle criticità segnalate nel corso delle audizioni. Ha inoltre comunicato di presentare, in qualità di relatore, un proprio emendamento per recepire tutti i rilievi proposti dai soggetti auditi. Nella seduta n. 173 (ant.) del 5 agosto 2020, il Presidente Parrini ha riferito che l'Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari ha stabilito di proseguire l'esame del disegno di legge costituzionale. Nella seduta n. 191 (pom.) del 27 ottobre 2020 si è concluso l'esame in Commissione del testo così modificato: «Art. 1. 1. All'articolo 119 della Costituzione, dopo

Al comma 1, sostituire le parole: « il grave e permanente» con la seguente: «lo»

1.2 Lunesu, Augussori, Grassi

Al comma 1, sopprimere le parole: « grave e».

1.3 Lunesu, Augussori, Grassi

Al comma 1, sopprimere le parole: « e permanente».

1.4 Augussori, Lunesu, Grassi, Marin

Al comma 1, sostituire le parole: «naturale derivante dall'insularità», con le seguenti: «insito nella condizione naturale di isola marittima, lagunare, lacustre e fluviale»

1.5 Augussori, Lunesu, Grassi, Marin

Al comma 1, dopo la parola: «insularità», inserire le seguenti: «marittima, lagunare, lacustre e fluviale».

⁹ Un articolo sull'intervento del Presidente della Regione Christian Solinas dal titolo «Insularità, il Presidente Solinas a Commissione Affari costituzionali Senato: "Accelerare percorso DI per mitigare svantaggi strutturali Sardegna"» è pubblicato sul sito della Regione Autonoma della Sardegna al link https://www.regione.sardegna.it/j/v/2568?s=410822&v=2&c=6578&t=1

 $^{^{10}}$ Il testo integrale dell'intervento del Presidente del Consiglio regionale è allegato alla presente relazione.

¹¹Il testo integrale dell'intervento del Presidente della Commissione speciale è allegato alla presente relazione.

¹² Gli emendamenti al disegno di legge n. 865 sono pubblicati in allegato al resoconto sommario della seduta n. 170 (pom.) del 21/07/2020 della 1 Commissione permanente del Senato (Affari costituzionali) e sono i seguenti: Art. 1

^{1.1} Lunesu, Augussori, Grassi

il quinto comma è inserito il seguente: "La Repubblica riconosce il grave e permanente svantaggio naturale e le peculiarità delle isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità."».

3.2 Audizione dei Senatori e dei Deputati della Repubblica

La Commissione speciale ha ritenuto essenziale il pieno coinvolgimento dei senatori ed i deputati eletti in Sardegna nella battaglia per affermare il principio d'insularità. I senatori sono stati invitati alla seduta n. 5 del 13 gennaio 2020, alla quale hanno partecipato i senatori Emiliano Fenu, Emilio Floris, Michelina Lunesu e Gianni Marilotti, i quali hanno condiviso l'importanza del disegno di legge costituzionale per l'inserimento del principio d'insularità in Costituzione, impegnandosi a sollecitare l'esame della proposta, anche con il coinvolgimento dei gruppi parlamentari di appartenenza; hanno inoltre apprezzato il lavoro della Commissione volto ad instaurare un dialogo con le altre regioni insulari europee, attraverso la collaborazione dello Stato e delle Istituzioni europee.

I Deputati Guido De Martini, Andrea Frailis, Romina Mura, Pietro Pittalis sono stati invece auditi nella seduta n. 6 del 20 gennaio 2020 ed hanno manifestato la piena consapevo-lezza della criticità della questione insulare, rimarcando come sia necessario costituire un fronte comune con i parlamentari della Sicilia, sia per avviare l'esame della proposta di legge costituzionale, ma anche per rafforzare il dialogo con il Governo che dovrà fare da interlocutore con la Commissione europea¹³.

3.3 Audizioni del prof. Tommaso Edoardo Frosini e del prof. Gian Mario Demuro

La Commissione ha ritenuto di sentire alcuni esperti di diritto costituzionale per comprendere meglio le azioni politiche e gli interventi normativi utili ad arginare concretamente il gap infrastrutturale.

Il prof. Tommaso Edoardo Frosini, nella seduta n. 11 del 5 maggio 2020, ha svolto un'analisi del diritto comparato europeo, soffermandosi sull'ordinamento spagnolo che riserva, in Costituzione, un ruolo e una funzione strategica alle isole, attraverso il riconoscimento dell'hecho insular, il "fattore insulare" che agisce trasversalmente per garantire la libertà di circolazione ed, in genere, i diritti dei cittadini delle isole. Ha messo in evidenza che la valorizzazione costituzionale del principio d'insularità, attraverso la sua reintroduzione all'interno dell'art. 119 Cost., avrebbe un importante effetto: tutte le leggi in contrasto con la concezione d'insularità sarebbero suscettibili di scrutinio di costituzionalità e potrebbero essere dichiarate incostituzionali; inoltre, svolgerebbe un'importante funzione d'impulso perché indurrebbe il legislatore ad adottare norme promozionali per lo sviluppo strutturale delle isole e per la specialità insulare. Ha comunque suggerito alla Commissione di percorrere più strade per giungere al riconoscimento del principio d'insularità, quali l'iniziativa legislativa regionale. Al riguardo, ha espresso tuttavia alcune perplessità sulla capacità dello Statuto sardo di fornire un appiglio, di conferire una base costituzionale, in quante manca in esso un chiaro riferimento al "fattore insulare". Ha indicato nelle norme statutarie in materia di trasporti e turismo una base per approvare una legge che consideri lo svantaggio insulare: tale legge, se impugnata

-

¹³ Cfr. Resoconto integrale della seduta in allegato

dallo Stato, avrebbe comunque il vantaggio di condurre ad una pronuncia della Corte costituzionale con la definizione delle competenze in materia.

Nella seduta n. 12 del 12 maggio 2020 il prof. Gianmario Demuro ha spiegato che l'autonomia speciale è strettamente legata all'insularità e che il tema debba essere visto, in una prospettiva futura, tenendo conto del sistema del doppio binario: nazionale ed europeo. A livello europeo ritiene che il primo passo, da fare insieme ad altre realtà che hanno una dimensione insulare (Spagna, Francia e soprattutto la fascia sud dell'Europa), sia il **riconoscimento di una specificità delle isole** come una sorta di **verticale** verso il livello europeo. Per quanto riguarda il livello nazionale ha osservato che il punto è migliorare la situazione attuale, resa più difficile dalla situazione contingente, che vede un dibattito sull'autonomia che oscilla in modo forte tra un neo-centralismo che propone di riportare alcune competenze al centro (ad esempio, la sanità) ed una "iperlocalizzazione delle scelte" con tendenza a riportare le competenze in capo alle regioni. Ha quindi proposto una lettura che rivalorizzi le autonomie regionali che restano senza dubbio un elemento fondativo della democrazia non solo per ragioni storiche, ma anche per ragioni di garanzia della stessa democrazia.

Quanto al livello regionale ha considerato fondamentale un intervento per contrastare l'attuale frammentazione delle competenze e, in prospettiva, modificarla compattando le competenze intorno alla verticale dell'insularità, anche attraverso una riforma dello Statuto speciale e delle relative norme di attuazione^{14.}

CAPITOLO 4. IL RICONOSCIMENTO DEL PRINCIPIO D'INSULARITÀ A LIVELLO EUROPEO

In considerazione del forte impatto delle regole europee sulla disciplina dei servizi erogati in rete, settore in cui le isole sopportano maggiori costi anche rispetto alle regioni periferiche non insulari, la Commissione ha ritenuto di coinvolgere i parlamentari europei e le altre isole europee del Mediterraneo, anche nella prospettiva della creazione di una macroregione insulare.

4.1 Audizione dell'ex eurodeputato Salvatore Cicu

Nella politica europea si riscontra la consapevolezza di adottare delle misure specifiche per le regioni insulari. La Commissione, nella seduta n. 11 del 5 maggio 2020 ha audito l'on. Salvatore Cicu, deputato del Parlamento europeo nella precedente legislatura e promotore della Risoluzione del 4 febbraio 2016 sulla condizione d'insularità (2015/3014 (RSP)), con la quale, il Parlamento europeo ha esortato la Commissione europea ad indicare le misure per dare concreta attuazione all'articolo 174, paragrafo 3, TFUE "(...) per superare gli svantaggi permanenti delle regioni insulari che ostacolano il loro sviluppo e impediscono loro di conseguire la coesione economica, sociale e territoriale". L'on. Cicu ha spiegato che con la Risoluzione citata si è tentato di ridare centralità al Parlamento europeo. Ha ricordato di avere presentato un'interrogazione al Parlamento europeo, prima dell'approvazione della Risoluzione, in cui si stigmatizzava il metodo utilizzato nell'ambito della programmazione europea, prevalentemente regolata sull'indicatore del PIL, senza tenere conto dei reali fattori di svantaggio, quali la disoccupazione, la povertà, i dati sulle aziende in fallimento, le difficoltà di approvvigionamento energetico, la presenza di infrastrutture, evidenziando come la valorizzazione delle isole sia importante per tutta l'Europa. Ha sottolineato che la concreta attuazione degli

-

 $^{^{14}}$ L'intervento del prof. Gianmario Demuro è contenuto nel resoconto integrale allegato.

articoli 170 e 174 del TFUE si realizza attraverso l'accessibilità dei collegamenti marittimi ed aerei che garantisce il diritto alla mobilità dei sardi. Ha suggerito di stipulare a tal fine un patto con la Sicilia, anch'essa impegnata nella battaglia per il riconoscimento del principio di insularità, in particolare, attraverso il Vicepresidente ed Assessore dell'Economia della Regione siciliana Gaetano Armao ed ha ricoperto, tra l'altro, i ruoli di Presidente dell'Intergruppo per le Isole europee e di Vicepresidente della Commissione Isole europee della Conferenza delle regioni marittime e periferiche d'Europa (CPMR).

4.2 Lettera al Presidente del Parlamento europeo ed il Manifesto per le Isole europee

Sottolineando l'importanza della Risoluzione del 4 febbraio 2016 sulla condizione d'insularità, il Presidente del Consiglio regionale Pais, su impulso della Commissione speciale, ha inviato una lettera al Presidente del Parlamento europeo David Sassoli, invitandolo a valutare le azioni intraprese in questi anni in Sardegna per il superamento degli svantaggi derivanti dalla condizione insulare. Il Presidente del Parlamento europeo, in risposta alla lettera, ha manifestato apprezzamento per le "giuste aspirazioni" espresse dal Consiglio regionale, auspicando la creazione di un'alleanza tra le isole del Mediterraneo che dia vita a strategie comuni e sottolineando l'importanza di utilizzare tutte le possibili sinergie tra i fondi strutturali e d'investimento europei e gli altri strumenti dell'Unione¹⁵.

Il tema dell'insularità è in effetti sentito anche dalle altre regioni insulari europee, come dimostra il Manifesto per le Isole europee approvato nel dicembre 2019 dall'Intergruppo regionale per l'Insularità del Comitato europeo delle regioni, nel quale si propongono una serie di interventi "per garantire i diritti dei cittadini che abitano nelle isole e per assicurare le adeguate compensazioni atte a superare gli svantaggi determinati dalla condizione di insularità". Il lavoro dell'Intergruppo regionale per l'insularità è stato altresì evidenziato dagli eurodeputati sentiti nella seduta n. 13 del 19 maggio 2020.

4.3 Audizione degli eurodeputati della circoscrizione Italia insulare

Nella seduta n. 13 del 19 maggio 2020¹⁶ sono stati auditi in videoconferenza i deputati del Parlamento europeo Pietro Bartolo, Ignazio Corrao e Francesca Donato. Va sottolineata l'importanza di tale audizione, non soltanto per gli impegni assunti dai deputati che hanno apprezzato e condiviso gli obiettivi della Commissione, ma anche perché l'audizione si colloca in un contesto economico ed ordinamentale mutato per effetto della pandemia che ha indotto i governi nazionali ed europei ad adottare nuove misure, in una prospettiva di maggiore solidarietà, coesione e flessibilità.

L'eurodeputato Ignazio Corrao ha osservato che allo stato dell'arte esiste un impianto normativo che riconosce la condizione di svantaggio insulare ed esiste anche un riconoscimento politico di tale condizione da parte delle istituzioni europee, in particolare del Parlamento, ma che per dare concreta attuazione a tale riconoscimento occorrono degli **accordi particolareggiati** sottoscritti dallo Stato, dalle Regioni e dalla Commissione europea, in particolare, per la continuità territoriale.

23

 $^{^{15}}$ Si riporta in allegato la lettera del Presidente del Parlamento europeo David Sassoli.

¹⁶ In allegato il resoconto integrale della seduta

L'on. Francesca Donato, membro titolare della Commissione REGI e della Commissione ECON, ha citato il documento sulla programmazione europea 2021-2027 nel quale si evidenzia che la politica di coesione dovrebbe valorizzare il ruolo strategico delle isole ed in cui è stato formalmente richiesto alle istituzioni europee di prevedere misure specifiche per compensare la discontinuità territoriale, in base ad un indice di perifericità insulare da definire in base all'estensione territoriale, alla popolazione interessata, alla distanza chilometrica e temporale dalle aree più sviluppate del Paese. Ha inoltre evidenziato che sono state richieste apposite misure per lo sviluppo sociale, economico e ambientale per le isole, attraverso politiche fiscali e di sostegno finanziario, di incremento alla compartecipazione ai fondi strutturali per compensare i costi di esportazione e reperimento delle materie prime. Ha inoltre fatto riferimento al lavoro svolto nelle Commissioni del Parlamento europeo in relazione all'emergenza Covid volto a rendere più flessibile il sistema di accesso ai fondi europei e di aiuti attraverso il cosiddetto temporary framework¹⁷ed ai lavori sul Regolamento del "Just Transition Fund" rispetto al quale ha proposto degli emendamenti che inseriscono proprio la condizione di insularità tra gli elementi cardine per consentire il finanziamento tramite il predetto fondo, nonché la promozione degli investimenti nelle infrastrutture a ridotto impatto ambientale, come ad esempio le ferrovie.

L'eurodeputato Ignazio Corrao, membro della Commissione LIBE, ha suggerito di creare una rete tra i parlamentari europei, il Comitato europeo delle Regioni, la stessa Commissione speciale, il Comitato promotore per il riconoscimento del principio d'insularità in Costituzione, ma anche i parlamentari sardi e l'ANCI con l'obiettivo di promuovere il riconoscimento della condizione d'insularità. Ha proposto che il coordinamento di questa rete venga affidato proprio alla Commissione speciale. Ha osservato che la pandemia abbia anche messo in luce tutte le esigenze, compresa la condizione d'insularità che in questo momento devono essere portate avanti con più forza sul binario del Green Deal, nondimeno ricordando che l'Unione ha già messo a disposizione dei fondi di coesione per le realtà più disagiate.

Gli eurodeputati hanno infine manifestato piena disponibilità per discutere ancora di queste problematiche.

4.4 La creazione di una Macroregione insulare - Audizione dei rappresentanti dell'Isprom

La Commissione ha audito i rappresentanti dell'ISPROM prof. Giovanni Lobrano e prof. Paolo Fois nella seduta n. 10 del 3 marzo 2020. L'ISPROM ha infatti effettuato uno studio e formulato alcune ipotesi di lavoro per la creazione di una Macroregione del Mediterraneo occidentale: tale ipotesi si inserisce perfettamente nel percorso della Commissione speciale. La strategia macroregionale dell'Unione europea è uno strumento politico che consente ai paesi situati nella stessa regione di contrastare e risolvere i problemi o di sfruttare meglio il potenziale che hanno in comune per usufruire di una cooperazione rafforzata avente l'obiettivo di affrontare le problematiche in modo più efficace di quanto non avrebbero fatto individualmente. Le strategie macroregionali dell'Unione possono essere sostenute dai fondi UE,

zione/temi/pdf/1211696.pdf?_1586257783260

¹⁷ Il quadro degli aiuti di Stato riformato a seguito dell'emergenza sanitaria da Covid19 è ben illustrato nel dossier del Servizio Studi della Camera dei Deputati dal titolo "Gli aiuti di Stato nell'attuale epidemia da COVID: il nuovo quadro UE" consultabile pagina web. https://www.camera.it/temiap/documenta-

compresi i Fondi strutturali e d'investimento europei¹⁸. Eventualmente, può essere realizzata anche attraverso la creazione di un Gruppo europeo di cooperazione territoriale (GECT)¹⁹ che attiva un partenariato costante. Nel suo intervento il prof. Fois ha illustrato il quadro normativo europeo di riferimento di cui si è parlato diffusamente nel capitolo dedicato all'ordinamento europeo. Il prof. Lobrano ha precisato che quando si parla di macroregione si intende tecnicamente una strategia europea disciplinata da norme europee accolte dagli stati membri volta a promuovere e sostenere la cooperazione di regioni transfrontaliere sia all'interno che verso l'esterno dell'Unione europea e che finora sono state create quattro Macro-regioni: Mare del nord, Alpina, Danubio e Adriatica-Ionica. In questa strategia di cooperazione si è pensato alla possibilità di una Macroregione del Mediterraneo occidentale a trazione insulare con le tre isole Sardegna, Corsica e Baleari in cui la Sardegna, vista la sua posizione geografica, potrebbe acquistare una ipercentralità. L'Isprom ha concentrato l'attenzione sulle potenzialità delle isole e su una politica che valorizzi i punti di forza dell'insularità in modo che non si percepisca soltanto una richiesta di solidarietà ma un'opportunità di crescita economica. È stato evidenziato che in quest'ottica le due risposte finora date alla questione dell'insularità, ossia la riscrittura dell'insularità in Costituzione e l'esplorazione degli spazi europei, possano trovare una convergenza o anche una sintesi con iniziative profondamente connesse.

CAPITOLO 5. IL RACCORDO CON L'ESECUTIVO REGIONALE

5.1 La Risoluzione n. 3 del 6 febbraio 2020

Il mandato istitutivo della Commissione, in base all'ordine del giorno n. 5, prevede che la Commissione debba operare in piena sinergia e collaborazione con l'esecutivo regionale.

Nella seduta n. 9 del 6 febbraio 2020 la Commissione ha approvato all'unanimità la Risoluzione n. 3 (10 com) "sulla necessità di agire presso le istituzioni europee per adequare le norme in materia di aiuti concessi dagli Stati alle particolari esigenze delle regioni insulari e di avviare delle forme di cooperazione rafforzata con altre isole europee" che "impegna il Presidente della Regione e la Giunta regionale 1) a richiedere al Governo nazionale di agire presso le istituzioni europee per adequare le norme in materia di aiuti concessi dagli Stati alle particolari esigenze delle regioni insulari, anche attraverso l'inserimento dell'insularità tra i requisiti derogatori previsti dall'articolo 107, paragrafo 3, TFUE e con riferimento ai regolamenti di esenzione per categoria, alla definizione della carta per gli aiuti a finalità regionale, e con ogni altra misura utile; 2) ad avviare, all'interno degli strumenti previsti dall'Unione europea, delle forme di cooperazione rafforzata idonee a compensare gli svantaggi con le altre regioni insulari europee, quali la Regione siciliana, la Collettività della Corsica, la Comunità autonoma delle Isole Baleari, la Periferia di Creta, la Periferia dell'Egeo settentrionale, la Periferia dell'Egeo meridionale, la Periferia delle isole Ionie". La Risoluzione è stata trasmessa all'Assemblea ai sensi dell'articolo 51, comma 1, del regolamento interno²⁰. Come emerso nel corso del dibattito con gli eurodeputati, l'attuale contesto normativo europeo emergenziale potrebbe, del resto, facilitare l'inserimento del principio d'insularità come requisito derogatorio della disciplina sugli aiuti di Stato.

_

¹⁸ Sulle strategie macroregionali europee si veda il sito della Commissione europea al link https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/cooperate/macro_region_strategy/pdf/mrs_factsheet_it.pdf

¹⁹ https://www.europarl.europa.eu/factsheets/it/sheet/94/gruppi-europei-di-cooperazione-territoriale-gect-

²⁰ Il testo integrale della Risoluzione è allegato alla presente relazione.

5.2 Audizione dell'Assessore della programmazione, bilancio, credito e assetto del territorio della Regione autonoma della Sardegna

La Commissione ha audito l'Assessore della programmazione, bilancio, credito e assetto del territorio della Regione autonoma della Sardegna Giuseppe Fasolino nella seduta n. 15 del 6 ottobre 2020. Nel suo intervento l'Assessore ha fornito chiarimenti in merito alla pianificazione dei progetti relativi al *recovery fund*^{21,} auspicando un pieno coinvolgimento delle regioni nelle decisioni che saranno assunte dal Governo. Ha inoltre enunciato le sei missioni a cui il Governo destinerà i fondi: digitalizzazione, transizione ecologica, salute, infrastrutture, istruzione e ricerca, inclusione territoriale e sociale. L'Assessore ha inoltre dato la sua disponibilità a verificare insieme alla Commissione lo stato della programmazione europea 2021-2027.

26

²¹ Sul piano per la ripresa dell'Europa"Next generation EU"si veda il sito della Commissione europea al link https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/recovery-plan-europe_it

ALLEGATI

- 1. Resoconto integrale della seduta n. 3 del 19 novembre 2019 Audizione dell'ex Presidente della Regione Sardegna prof. Francesco Pigliaru;
- 2. Documentazione consegnata dall'ex Presidente della Regione Sardegna prof. Francesco Pigliaru;
- 3. Resoconto integrale della seduta n. 4 del 28 novembre 2019 Audizione dell'ex Presidente della Regione Sardegna Renato Soru;
- 4. Resoconto integrale della seduta n. 7 del 23 gennaio 2020 Audizione dell'ex Presidente della Regione Sardegna on. Ugo Cappelllacci;
- 5. Documentazione consegnata dall'ex Presidente della Regione Sardegna on. Ugo Capellacci;
- 6. Resoconto integrale della seduta n. 6 del 20 gennaio 2020 Audizione dei Deputati;
- 7. Lettera del Presidente del Parlamento europeo David Sassoli;
- 8. Risoluzione n. 3 del 6 febbraio 2020 approvata all'unanimità dalla Commissione speciale per il riconoscimento del principio d'insularità;
- 9. Resoconto integrale della seduta n. 10 del 3 marzo 2020- Audizione ISPROM
- 10. «Insularità e Costituzione» di Tommaso Edoardo Frosini;
- 11. Resoconto integrale della seduta n. 12 del 12 maggio 2020- Audizione del prof. Gianmario Demuro;
- 12. Resoconto integrale della seduta n. 13 del 19 maggio 2020- Audizione degli eurodeputati della circoscrizione Italia insulare;
- 13. Audizione informale alla 1º Commissione permanente (Affari Costituzionali) del Senato seduta n. 92 (pom.) del 30 giugno 2020- testo integrale dell'intervento del Presidente del Consiglio regionale Michele Pais
- 14. Audizione informale alla 1°Commissione permanente (Affari Costituzionali) del Senato seduta n. 92 (pom.) del 30 giugno 2020- testo integrale dell'intervento del Presidente del Commissione speciale per il riconoscimento del principio d'insularità Michele Cossa;
- 15. Il costo dell'insularità. Il caso della Sardegna di Carlo Amenta, Carlo Stagnaro e Luca Vitale;
- 16. ISPROM XXXVIII Seminario per la Cooperazione Mediterranea "Dall'Accordo Baleari- Corsi-ca-Sardegna alla Macroregione del Mediterraneo Occidentale- Costituzione del GECT –saluti del Presidente del Consiglio regionale Michele Pais;
- 17. ISPROM XXXVIII Seminario per la Cooperazione Mediterranea "Dall'Accordo Baleari- Corsica-Sardegna alla Macroregione del Mediterraneo Occidentale- Costituzione del GECT "- testo dell'intervento del Presidente della Commissione speciale per il riconoscimento del principio d'insularità Michele Cossa dal titolo "Per una Macroregione del Mediterraneo Occidentale"-;
- 18. Resoconto sommario della seduta n. 15 del 6 ottobre 2020- Audizione dell'Assessore della programmazione, bilancio, credito e assetto del territorio della Regione autonoma della Sardegna Giuseppe Fasolino;

LINK UTILI

https://www.regione.sardegna.it/j/v/2568?s=410822&v=2&c=6578&t=1

https://www.consregsardegna.it/insularita-lintervento-del-presidente-pais-davanti-alla-commissione-affari-costituzionali-del-senato

http://www.brunoleoni.it/il-costo-dell-insularita-il-caso-della-sardegna

http://www.senato.it/4746?dossier=2401

http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/01077435.pdf

http://www.senato.it/leg/18/BGT/Schede/FascicoloSchedeDDL/ebook/50760.pdf

http://www.senato.it/leg/18/BGT/Schede/Ddliter/documenti/50760_documenti.htm

https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2016-0049_IT.html

https://www.camera.it/temiap/documentazione/temi/pdf/1211696.pdf? 1586257783260

https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/cooperate/macro_region_strategy/pdf/mrs_factsheet_it.pdf

https://www.europarl.europa.eu/factsheets/it/sheet/94/gruppi-europei-di-cooperazione-territoriale-gect-

https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/recovery-plan-europe it

Commissione speciale per il riconoscimento del principio di insularità Resoconto integrale seduta Martedì 19 Novembre 2019 Audizione ex Presidente della Regione Sardegna Francesco Pigliaru

PRESIDENTE. Sentiremo gli ex Presidenti di Regione, poi naturalmente sentiremo anche i parlamentari e tutti i soggetti che in qualche modo si sono occupati di insularità, e mi fa molto piacere che la prima audizione sia quella del presidente Pigliaru, perché credo che sarà interessante sentire da lui quello che è stato fatto su questo fronte nella precedente legislatura nella quale la Giunta regionale aveva preso contatto, il Presidente della Giunta regionale, meglio aveva stabilito contatti forti con le isole, con le regioni insulari del Mediterraneo e in particolare con la Corsica e le isole Baleari, quindi io darei subito la parola al presidente Pigliaru, naturalmente alla conclusione prego i colleghi che avessero domande da fare di prepararsi così ottimizziamo anche i tempi. Prego Presidente.

PIGLIARU FRANCESCO. Ringrazio molto per l'opportunità di parlare con voi, lo ritengo un onore e anche un'opportunità. Intanto con qualcuno ci conosciamo con altri no e quindi fa piacere anche incontrare persone con cui non abbiamo avuto possibilità di discutere. Allora io penso che il mio dovere sia quello di trasferire i

fatti e magari anche qualche opinione che mi son fatto negli anni in cui abbiamo lavorato. I fatti sono importanti, credo che li conosciate, ma siccome c'è anche qualche volta la politica, quando cambia il governo rischia di essere, come dire, la trasmissione di conoscenza da un Governo all'altro è un po' complicato; anche se io col presidente Solinas ho fatto un passaggio di consegne credo da record mondiale cioè ore, ore e ore di discussione dei singoli dossier, quindi sono sicuro di avere trasmesso tutto quello che dovevo trasmettere. Però i fatti sono ancora più importanti, io voglio almeno elencarli commentando qualcosa poi, come il presidente Cossa sa, che ringrazio di nuovo per la cortesia di questo invito, ci sono anche delle cose che uno matura, una sensazione che matura su ciò che può essere ottenuto e come e ciò che sarà molto difficile ottenere; questo è il punto. Quindi la mia storia è una storia che in effetti alcuni pezzi che io voglio, se mi permettete collegare, io ho cominciato a occuparmi di insularità intanto come ricercatore prima di essere Presidente della Regione, perché ho diretto una ricerca, che devo dire ha prodotto materiale molto ricco, esattamente sull'insularità, e lascio al Presidente una delle produzioni scientifiche che, non è per vanità accademica, perché qui c'è un punto molto importante che toccherò più tardi, quindi c'è anche una base scientifica in alcune cose che sto dicendo, nei primi anni, devo dire, della mia esperienza di Presidente forse sull'insularità non abbiamo lavorato granché se non ricordo male, mi correggano i miei, quelli della mia parte politica, non era il tema più continuamente affrontato. Però quando si è trattato nelle interlocuzioni, in particolare col Governo Renzi, di superare una fase in cui la programmazione dei fondi per il sud avveniva senza alcuna visione, senza alcuna forma progettuale, io, all'allora Governo Renzi, e l'allora il sottosegretario alla presidenza Claudio De Vincenti ho proposto, per quanto riguardava il patto per la Sardegna di dargli una forma molto precisa e cioè: prime azioni per contrastare, per compensare problemi legati all'insularità. Abbiamo avuto grandi dibattiti, ma la sostanza della cosa è che il grosso del Patto per la Sardegna è composto di due parti, una parte è la normale attività e attribuzione di risorse del Fondo di sviluppo e coesione, che per la Sardegna sono qualcosa intorno ai 1500 milioni, erano 1509 nel caso specifico, ma quella è una cosa abbastanza standard che riguardava investimenti infrastrutturali, però il patto in realtà aveva un altro miliardo e mezzo che era da questo punto di vista molto ispirato al problema dell'insularità, perché lo dico? Perché lì dentro c'erano molte altre cose, ma principalmente tre cose: uno il disegno di come risolvere il problema del metano, della dell'energia, il costo dell'energia è molto migliore dire che del metano, incremento del costo dell'energia; due il disegno di come far sì che lo Stato cominciasse ad aiutare la Sardegna nei costi della continuità territoriale, perché se verrà qui il presidente Soru sono sicuro che chi gli chiederete: come mai la Sardegna si è fatta carico del costo della continuità territoriale al 100 per cento? E noi ci siamo resi conto che bisognava correggere in parte è quella decisione di allora, perché il mondo era cambiato e c'è stata una parte di finanziamento sul quale dovremmo tornare, credo; il terzo punto non banale è che noi abbiamo dichiarato che la disastrosa situazione della rete ferroviaria della Sardegna ed anche questo è un elemento di insularità. Perché l'abbandono da parte dello Stato degli investimenti infrastrutturali e ferroviari in Sardegna era tanto più facile da fare quanto più la rete sarda è isolata da quella nazionale, e quindi che la rete sarda sia nelle condizioni disastrose in cui è, è un prezzo che pagano solo i sardi perché se la prendeste e la metteste nel centro della rete nazionale allora sarebbe un disastro, bloccherebbe tutta l'Italia, e allora gli investimenti li farebbero. Siccome siamo noi siamo un'isola abbiamo un indice di infrastruttura ferroviaria rispetto al centro italiano di 17, e abbiamo detto che anche questo per noi era il risultato di un costo dell'insularità. Quindi cosa abbiamo fatto noi? Abbiamo cominciato proprio a parlare di insularità, se posso dire fare una dichiarazione generale, Presidente, non usando l'insularità come una generica denuncia, e se mi permettete un generico lamento strumentale alla richiesta di risorse genericamente attribuite e poi genericamente impiegate, abbiamo preferito parlare di insularità dimostrando la nostra capacità di analizzarne le conseguenze principali associate al problema dell'insularità e non dichiarando di l'insularità come una malattia generale e generica ma come una situazione che ha certamente anche dei vantaggi, ma che ha clamorosamente alcuni evidenti svantaggi, e quei tre punti che vi ho citato sono tutti collegati a questo schema. Dichiariamo dove sono i problemi e dobbiamo essere i primi a proporre soluzioni. A questo mi sono sempre affidato. Dal punto di vista concettuale, visto che sono tornato a fare il professore mi permetterò di usare un linguaggio che prima nascondevo se no i miei colleghi Consiglieri si arrabbiavano, dovevo un po' mascherare, adesso invece non devo mascherare nulla, e allora dico che i costi dell'insularità sono spessissimo legati alla distribuzione dei servizi a rete, questo è il grande problema. L'insularità per certi versi ha dei grandi vantaggi abbiamo delle spiagge bellissime, abbiamo un ecosistema molto particolare molto diverso, abbiamo tante cose che possono

certamente, abbiamo una distanza che può essere un valore. Quindi molta gente vi dirà, ma in fondo l'insularità non è poi così male, bisogna essere analitici e bisogna dire per certe dimensioni benissimo, per altre dimensioni abbiamo un problema, qualche volta l'insularità danneggia dei veri e propri diritti di cittadinanza, e appunto per esempio abbiamo un'energia a un prezzo ragionevole, no! Perché? Abbiamo possibilità di muoverci da e per la Sardegna come farebbe uno che vive in Puglia e in Toscana, no! Perché? Abbiamo una rete ferroviaria, decente, legata, interconnessa seriamente col resto della rete nazionale, no! Perché? La risposta in questi tre casi è: insularità, insularità, insularità! E se ci pensate questi tre casi sono tutti casi di servizi erogati a rete. Allora, se mi permettete, non so se è tanto, il Presidente sa la mia argomentazione, forse, la pillola voglio dirla, perché potrebbe servire, nessuno può contestare, perché molta gente vi dirà, ma in fondo l'insularità che problema c'è? Avete dei vantaggi! O seconda cosa si va benissimo l'insularità, perché siete distanti, siete periferici, ma anche la Calabria è periferica, anche la Puglia è periferica, questo vi verrà risposto. Io ho sempre risposto in questo modo, perché ci ho dovuto pensare, ho raggiunto la conclusione, l'insularità non è distanza, l'insularità è discontinuità territoriale, e la discontinuità territoriale fa una grande differenza con la distanza,

permettetemi un esempio ma è ovvio, alla fine è ovvio. Il metano o l'alta velocità arrivano in Calabria o in Puglia? O arriveranno in Calabria o in Puglia per un semplice motivo, non perché la Puglia abbia un grande mercato, la Calabria un grande mercato interessante, no. Ci arrivano per aggiunte successive. Un treno che arriva a Reggio Calabria, prima di arrivare a Reggio Calabria, per dirla banalmente passa a Napoli, passa a Salerno, passa in luoghi dove ci sono dei consumatori che acquistano il servizio. Quindi arrivare a Reggio Calabria costa un sacco, perché è molto lontana, ma durante il percorso questo costo viene compensato dal fatto che trovo dei clienti a cui vendere continuamente il servizio. Questo è un servizio a rete, arriva dovunque, perché comunque incontra domanda, incontra un mercato, mentre va. Da questo punto di vista la discontinuità territoriale è una cosa totalmente diversa dalla distanza, è una distanza con il moltiplicatore. Perché se io devo arrivare in Calabria il treno si ferma nelle stazioni e raccoglie clienti tutto il percorso, se deve venire da me il treno non arriverà da me naturalmente, è un servizio a rete, ha un buco di 200 chilometri minimo, nei quali c'è il costo ma non c'è nessun ricavo, questa cosa fa la differenza enorme. Il metano arriva in Sicilia dove la discontinuità è piccolissima, arriva fino alla Sicilia, arriva in tutta Italia perché nell'arrivare può ricavare risorse, non arriva in Sardegna perché in Sardegna veniva a spendere 200 chilometri di un tubo a fronte del costo non c'è nessun ricavo, questo fa una differenza. E questa cosa la potete applicare ai casi che vi ho citato. Quindi se posso dare un suggerimento l'insularità non è semplice perifericità, è una perifericità diversa da chi sulla terraferma è molto più distante rispetto a un centro di Milano. Penso che Reggio Calabria sia molto più lontano dal centro ricco dell'Italia che è Milano di quanto non siano Sassari o Cagliari, ma la distanza effettiva, quella che tiene conto della specificità della discontinuità territoriale, diventa molto più grande. Allora adesso detto questo poco centralmente, noi abbiamo disegnato, anzi prima di disegnare, abbiamo un certo giorno di maggio, forse anche prima, forse il 2015, abbiamo consegnato all'allora presidente Renzi un dossier sull'insularità che era basato in gran parte sugli studi fatti negli anni precedenti. Qui ci sono misura, quando si dice la Sardegna paga 400 milioni all'anno in più di costi energetici la fonte è questo documento, dove peraltro c'è un'immagine che io trovo straordinariamente efficace, che è questa, che non si vedrà, ma qui c'è la Sardegna, l'Italia e la Sardegna; la Sardegna è spostata di moltissimo, perché abbiamo calcolato la vera distanza, tenendo conto del fatto che si viaggia con molta più incertezza, con

costi molto più alti, con tempi molto più lunghi. Quindi è come se la Sardegna invece di essere ai 230 chilometri geografici avesse una distanza dalla terraferma di 553 chilometri, dati alla mano, sulle misurazioni in questo caso fatte dal professor Italo Meloni. Quindi questo fu consegnato a Matteo Renzi e sulla base di questa si fece il patto per la Sardegna che vi ho citato e quindi non torno su questo punto.

Questa è la prima cosa che noi abbiamo fatto a voi la valutazione poi di quello che abbiamo fatto naturalmente, la seconda cosa della quale io son stato protagonista è stata quella di rendermi conto che tenendo assolutamente e continuamente a mente che l'insularità, secondo me, non deve diventare un lamento generico ma deve aggredire i problemi specifici, ben definiti, io ho avuto l'opportunità, e un po' anche la capacità, di fare, tornando a questioni di rete, di fare una rete molto densa con Corsica e Baleari, con il Presidente della Corsica e la presidentessa Franzina Armengol delle Baleari, e il presidente Gilles Simeoni della Corsica abbiamo avuto la grande fortuna di avere grande affidamento reciproco, di avere, se posso dirlo anche, simpatia umana reciproca, quindi abbiamo lavorato per due anni, due anni e mezzo molto bene, con un'idea precisa, precisa, precisa che per alcuni degli aspetti di cui stiamo parlando o si va a Bruxelles o non si va da nessuna parte o non si è fatto niente, nulla. Questo è un punto che adesso declinerò con più precisione. Su questo i documenti che lascio al Presidente, che sono totalmente a vostra disposizione, sono un accordo che è stato scritto a un certo punto, abbiamo fatto tre cose con la Presidentessa delle Baleari e col Presidente della Corsica, abbiamo fatto vari incontri ad Ajaccio nel 2016, nel novembre del 2016 a Palma di Maiorca, la cosa cresceva stavamo maturando la convinzione che avevamo qualcosa di serio da fare, il 22 giugno del 17 c'è stato, ricorderete, il G7 trasporti a Cagliari, guidato dal ministro Delrio, nel quale i tre Presidenti hanno consegnato a Delrio il materiale sviluppato fino a quel momento sull'insularità per chiedere il suo intervento a livello internazionale, a livello naturalmente europeo. Se ricordate c'era anche la commissaria europea di mobilità presente a Cagliari con cui abbiamo avuto un incontro, ci sono state iniziative nelle istituzioni europee, al Comitato delle regioni, che è stato iniziativa parallela a quella che è stata fatta nel Parlamento europeo, per far passare delle opinioni, delle mozioni sull'insularità molto articolate, una fatta insieme ai colleghi della Corsica e Baleari è stata approvata all'unanimità dal Comitato delle regioni di Bruxelles, un'istituzione formale della Commissione dell'Unione europea che rappresenta 350 territori e ancora il 6 febbraio abbiamo

fatto una conferenza stampa, i tre Presidenti per presentare il documento finale, che è quello che abbiamo sottoscritto, e che anche questo naturalmente vi lasciamo, firmato dai tre Presidenti, e l'abbiamo presentato alla conferenza stampa abbastanza affollata a Bruxelles, per raccontare cosa c'è scritto nel titolo del documento e il fatto che questo documento sarebbe stato spedito dai tre Presidenti ai tre primi ministri delle rispettive nazioni quindi a Macron, io a Conte perché c'era già Conte, le Baleari... chi era? Non so chi c'era in quel momento francamente chi era il Primo Ministro. Però lettere identiche sono partite per i tre presidenti, per i tre Primi Ministri dei tre Paesi, con l'idea che un'azione coordinata dà qualche speranza di farcela a Bruxelles, perché lo snodo è assolutamente questo e si va a Bruxelles soltanto se accompagnati dai propri governi e se tre governi si muovessero all'unisono questo darebbe una forza assolutamente proporzionata al problema che è tutt'altro che piccolo. Quindi conferenza stampa, presentazione del documento, sono partite le lettere, quindi io voglio informarvi è fondamentale che sono partite da tempo lettere sul tema dell'insularità, tra un po' dirò le poche cose che voglio dire sul contenuto del documento. Il presidente Conte, il Conte 1 ha in mano da molto tempo, dal febbraio è venuto a Cagliari non mi ricordo quando, io ero ancora Presidente della Regione, quindi abbiamo saltato febbraio, immagino, abbiamo avuto un incontro, nell'incontro io di nuovo ho sottolineato questo aspetto, la lettera mandata, quindi c'è un'iniziativa che è partita. Io mi auguro che in una logica di continuità politica amministrativa non ci si dimentichi che passi sono stati fatti e che possono essere ancora, devono essere secondo me assolutamente valorizzati. Tenete conto che il Presidente della Sardegna è cambiato, ma non c'è motivo di cambiare, io credo approccio, tenete conto che i due presidenti di Corsica e di Baleari sono invece ancora lì, sono perfettamente attivabili, sono attivati, mi pare di capire che il presidente Solinas ha virtuosamente ripreso i contatti e bisogna, io credo, proseguire quella strada. Voglio aggiungere, che non è un fatto banale, che la Sicilia ha aderito al documento che noi abbiamo presentato nella persona del Vicepresidente Armao a nome di tutta la Giunta, il vicepresidente Armao, Giunta ovviamente di centrodestra, era presente alla conferenza stampa con Baleari, Corsica e Sardegna a Bruxelles con piena condivisione del documento. Il presidente di Creta ha mostrato grande interesse, quindi questa base di ragionamento ha tutte le possibilità di crescere ulteriormente. L'ultima cosa che io devo dire è qualcosa sul contenuto e di quello che ho imparato. Il contenuto della lettera ha un punto che io voglio sottolineare principalmente, che è forse riassumibile in questi temi. Quando si parla insularità si potrebbe avere la tentazione di dire: vogliamo compensazioni monetarie per l'insularità, vogliamo più soldi perché siamo in condizioni svantaggiata. Io non ho seguito questa linea se non in piccolissima parte, credo che se posso trasferire quello che ho, non do consigli a nessuno, ma se devo trasferire quello imparato, ho imparato questo: che per vincere questa battaglia, numero 1 noi abbiamo bisogno di avere i Governi nazionali con noi, ma la battaglia va vinta a Bruxelles principalmente, se non si vince la battaglia di Bruxelles lo Stato italiano può darci anche compensazioni, come ha fatto recentemente con gli accantonamenti, ma rimarremo sempre bloccati su alcuni punti fondamentali, bisogna vincere la battaglia a Bruxelles, e il primo punto che ho imparato è che se io chiedo allo Stato italiano andiamo a Bruxelles a dire che le isole sono svantaggiate, e rimango generico, e che alle isole bisogna dare più soldi, lo Stato italiano risponderà molto semplicemente, io sarei pronto anche a dare soldi alla Sardegna, ma se devo sposare una bandiera per cui tutte le isole di Europa hanno bisogno di più soldi per me è una tragedia, perché le isole italiane sono poche, le isole greche sono centinaia, le isole finlandesi sono, non so se centinaia o migliaia, e allora lo Stato italiano sul dare soldi alle isole vede

giustamente un pericolo, che per dare un po' di soldi alla Sardegna deve dare un sacco di soldi a tutta Europa, non so se il punto è chiaro, ma politicamente naturalmente è chiaro. Allora sui soldi starei un po' attento, altra cosa è chiedere fiscalità di vantaggio, altra cosa è chiedere naturalmente altre questioni di questo tipo. Però il punto che io ci tengo a sottolineare è che nel caso di insularità c'è un paradosso, e torno al patto con Renzi, noi siamo riusciti a farci finanziare la continuità territoriale, come forse sapete, per 120 milioni su quattro anni, quindi 30 milioni all'anno, la continuità territoriale costa 40 milioni, quindi 30 milioni è un contributo molto importante. Soldi messi nel patto, soldi poi resi veri da delibere CIPE, da tutte le procedure successive, 120 milioni. Onestamente pensate che noi siamo riusciti a spendere quei 120 milioni? Ovviamente non siamo riusciti a spenderli, perché non siamo riusciti a spenderli? Perché abbiamo fatto noi un primo bando sulla continuità territoriale, perfettamente finanziato, le coperture finanziarie c'erano tutte e ne avanzavano, bocciato dalla Commissione europea, abbiamo cercato di capire, abbiamo provato due anni col nuovo Assessore, facendo i bravi ragazzi, cercando di capire qual era il punto, proporzionando tutto più o meno a quello che alcune lettere genericamente ci dicevano, abbiamo fatto il bando, bando ritirato.

Adesso il presidente Solinas e l'Assessore hanno un problema importante da affrontare, come tutti sappiamo, e sarà un problema enorme per come lo prevedo io. Allora uno dei punti essenziali è che non è sempre una questione di soldi, qualche volta è avere le regole che ci consentono di spendere i soldi in modo adeguato per compensare effettivamente gli svantaggi della insularità. Nel caso specifico, per essere molto semplici, noi abbiamo bisogno di avere molti voli in continuità territoriale e molti voli sussidiati nelle stagioni di spalla per il turismo e noi abbiamo avuto continuamente censure di ogni tipo dalla Commissione europea sia sull'intensità del servizio erogato sotto continuità territoriale, sia abbiamo avuto problemi giganteschi, li ha avuti la Giunta precedente, nel tentativo di finanziare le low cost nei periodi di spalla; il fango di Alghero, Alghero e contro Alghero, la verità è che quel metodo di finanziamento era stato messo sotto schiaffo dalla Commissione europea e la parola magica è sempre: i principi della concorrenza non possono essere violati. Allora signori la dico semplice, semplice o si ottiene la deroga, la deroga per l'insularità all'applicazione dei principi della concorrenza, delle regole della applicazione degli aiuti di Stato, o vi arriverà 1 miliardo, vi arriveranno 2 miliardi non so se sapete cosa farci, magari farete cose fantastiche, ma

non starete aggredendo uno il problema principale dell'insularità che è quello di dare il diritto alla cittadinanza del trasporto, lì il problema non sono i soldi, i soldi sono una cosa ridicola rispetto agli ordini del problema, il problema è una Commissione europea che ha una normativa che oggi crea incertezza, appunto, interpretativa e nell'incertezza interpretativa e vi trasmetto la mia esperienza, nell'incertezza interpretativa, come sempre succede, come sempre succede, il funzionario di basso livello o di altissimo livello, usa la medicina difensiva, si mette al riparo dal ricorso che sempre arriverà della Ryanair di turno che ha ottimi avvocati e il funzionario di turno dirà: signori non sto parlando per caso, sto parlando perché so, dirà: avete anche ragione, capisco il vostro punto, ma la normativa attuale è ambigua e quindi noi ci mettiamo in difesa per difendere noi e voi, perché poi i ricorsi vi creano un sacco di problemi. E quindi inutile giocarla sul buonsenso, inutile andare lì a dire, anzi utile perché va detto, come ho detto io, vedo che il presidente Solinas dice quello che tutti dobbiamo dire, noi non abbiamo le autostrade, quindi non ha senso il biglietto o la tariffa dovrebbe essere la stessa o con piccole differenze, tutto ragionevolissimo, discorsi fatti mille volte davanti ai funzionari della DG mobilità, DG Commissione e concorrenza, DG leggi, che sono i più severi, cattivissimi. Discorsi fatti, muro di gomma perché, bisogna intervenire sulle norme e bisogna dire che per l'insularità la normativa quello che diciamo l'attuazione dell'articolo 174 del testo di funzionamento dell'Unione europea, l'attuazione che non è mai stata fatta, si riconosce il principio ma non si dice cosa si può fare per compensare gli svantaggi dell'insularità, deve essere scritto nero su bianco, che si deroga al Regolamento degli aiuti di Stato, quando ci sono fallimenti di mercato associati all'insularità e quindi è legittimo avere voli a prezzo regolare a prezzo controllato e con frequenza regolamentata, quindi per dirla tecnicamente è legittimo concedere posizioni di monopolio naturale regolamentato, perché di quello stiamo parlando, perché il fallisce, abbiamo possibilità di difendere intellettualmente, mercato una tecnicamente, progettualmente una posizione, ma questa è una battaglia che deve essere fatta a Bruxelles, questa è la grandissima battaglia. Allora bisogna certamente svegliare il Governo nazionale, io non ho mai ricevuto, finché ero, fino a marzo, una risposta formale su questo punto dal presidente Conte, però c'è un vantaggio mi pare che Conte sia ancora lì, non penso che abbia bruciato le lettere ricevute dal primo Governo, le avrà ancora, quindi penso che bisogna assolutamente far sì che il Governo si schieri con molta precisione, molta forza e che insieme si vada a

Bruxelles. E io spero che questo lo si faccia tenendosi a strettissimo contatto con il Presidente della Corsica, con il Presidente delle Baleari possibilmente allargando, consolidando l'allargamento a Creta, portandosi dietro la Sicilia questo è quello che io penso. L'ultima cosa che voglio dire è anche questa, scusatemi, appena, appena tecnica ma non tanto, fosse per me, fossi ancora Presidente continuerei a fare la seguente cosa: chiedere cose molto precise che rispondano a problemi individuati con molta chiarezza. Ci sono e l'ultima cosa che voglio dire, mi scuso, ci sono le regioni ultraperiferiche, qualcuno tende a dire vogliamo le stesse cose che hanno le regioni ultraperiferiche. Io penso che sarebbe sbagliato e mi sono mosso pensando che sarebbe sbagliato. La Sicilia è entrata nella nostra alleanza quando gli ho proposto di usare il seguente schema: poniamo che gli aiuti a favore di ultraperiferiche siano pari a 100, in termini di fiscalità di vantaggio, di deroghe all'applicazione del Regolamento degli aiuti di Stato, queste due cose principalmente, usiamo un indice 100 per dire l'intensità degli aiuti, io non posso pretendere che la Sardegna abbia 100 perché le Canarie son molto più periferiche e le Azzorre sono molto più periferiche di quanto siano le nostre isole, le ultraperiferiche sono le isole Canarie e Azzorre, qualche territorio francese lontanissimo, eccetera, che sono disciplinate dal testo di funzionamento dell'Unione europea del Trattato di Lisbona del TFU, la cosa clamorosa e il grandissimo successo della Francia e della Spagna in quel caso è che loro, a fronte alla dichiarazione di principio, l'insularità è un problema, loro nel momento della fondazione dell'europea hanno fatto scrivere nero su bianco che l'isola A, B, C, D avevano diritto e avranno sempre diritto a queste compensazioni, alcuni regolamentari appunto. Loro si son chiusi la partita, allora l'assurdo della situazione attuale, vi prego di vederla fisicamente, è che se siete ultraperiferiche fantastico, ma da ultra periferico a terraferma, a terraferma è sbagliato a continente, tutto uguale. È assurdo allora quello che noi abbiamo proposto, e la lettera questo è il punto più forte io credo della nostra lettera, oltre a dire non soldi ma regole per spendere i nostri soldi meglio, l'altro punto forte è una regola che dice come mi iscrivo al club, non siamo tutti uguali. La Sicilia è un'isola sì, ha degli aspetti di insularità infinitamente meno densi e intensi di quelli della Sardegna, come noi forse abbiamo intensità di problemi che sono ridotti, in scala ridotta rispetto a quelli degli altri. Ma allora il principio è molto semplice, abbiamo detto usiamo un concetto di perifericità di una misura, un indice di perifericità che è basato sulla distanza della ampiezza della discontinuità territoriale, quelli sono ultra periferici, noi saremo probabilmente periferici, e la Sicilia sarà meno periferica di noi. Allora se è 100 la compensazione che devo dare a un ultra periferico, sarà 60, 70 chi lo sa, 50 per la Sardegna e magari sarà 20 o 15 per la Sicilia, e questo mette ordine. La distanza a quel punto hai un livello tecnico dove cominci a dialogare la distanza è solo quella geografica? No, non è solo quella geografica, perché hai un sacco di problemi di tempi eccetera. E apri un dibattito tecnico già hai già vinto se arrivi lì. Se già stai dicendo come misuro quell'indice hai già vinto, tu intanto metti lo scaffale, ma ci sono un sacco di studi dell'Unione europea, mi date 10.000 euro al mio team te lo facciamo in due giorni o anche gratis per la verità perché è talmente piacevole lavorare su un tema del genere, si fa, non c'è nessun problema, si fa, gli indici esistono di fatto sono già calcolati e dobbiamo solo mettersi d'accordo e poi parametri e quindi dici: ok ho un indice se faccio cento l'ultra perifericità tutta la Sardegna ha un indice di 60 e io proporziono, gli faccio una tabella di proporzionamento dell'intensità di aiuto sulla base di questa distanza. Pensatela come volete ma questo è il motivo per cui noi abbiamo accolto la Sicilia nell'alleanza, la Sicilia ce l'ha chiesto e ha detto sì, entri ma con questa regola e devo dare atto al Vicepresidente Armao in particolare di aver convinto la Giunta regionale

siciliana che questa è una buona regola che consente di avere molto ordine in questo contesto. Quindi c'è una regola, c'è un indirizzo politico che io continuo a suggerire, attenti a non mettere troppe enfasi su soldi in più, perché soldi in più, uno ci fanno apparire gente che sta sempre chiedendo soldi, che sta sempre lamentando e chiede soldi in senso generico e non credo che sia la cosa giusta. E secondo perché non è il punto fondamentale, il problema principale della insularità per quello capisco io è molto spesso dovuto, la soluzione è bloccata da regole stupide, regole stupide! Adesso non voglio aprire il discorso di metano se non ci dividiamo subito, però serve come esempio, il problema del metano, al di là di tutto, assumiamo che tutti pensiate che la proposta che abbiamo fatto noi sia quella giusta, so che qualcuno qui non lo pensa, ma è solo un caso di scuola quello che stiamo facendo, di nuovo assumendo che sia giusta rischia di non andare avanti perché lo Stato italiano comincia a dire: sì però la tariffa che avrete voi sarà quella che dice il mercato, no perché io sono un'isola ho un pezzo di rete, il fatto che ci sia discontinuità del territorio, quello che fai in Toscana come tariffa devi farlo anche da me, punto. Allora di nuovo è un problema di soldi, no? È un problema di regole. Bisogna che l'Autorità per l'energia e bla bla dicano: accettiamo il fatto che quella roba che fate in Sardegna è parte della rete del metano nazionale e quindi quando il prezzo si disallinea per motivi il GNL in Sardegna va molto in alto, in Toscana è basso, i sardi hanno diritto alla compensazione perché devono avere lo stesso prezzo della cosa, cosa osta a questa roba qua, regole! La capacità di scrivere regole. Noi siamo l'insularità è un problema, l'insularità si risolve con le regole giuste e questo è il messaggio che io forse volevo principalmente passare, scusatemi per la lunghezza.

PRESIDENTE. Grazie presidente Pigliaru, credo che la sua esperienza al riguardo, unita anche alla competenza scientifica ci abbia chiarito molto determinati aspetti del problema. Io vorrei chiedere ai Commissari se hanno qualche domanda, qualche osservazione da fare.

Ha domandato di parlare il consigliere Nico Mundula per dichiarazione di voto. Ne ha facoltà.

MUNDULA NICO (FdI). Il presidente Pigliaru è stato veramente esaustivo, molto chiaro e la soluzione io sono d'accordo con lui, perché è vero che le compensazioni in danaro fanno comodo, perché fanno comodo, però non risolvono il problema, ma il problema rimane sempre lo stesso e saremo sempre costretti vita natural durante ogni volta a chiedere delle compensazioni in danaro. Il cambiare

queste regole penso che sarà un qualcosa difficile da fare, ma se si dovesse riuscire ad arrivare a una soluzione sarebbe quella soluzione che sarebbe duratura, duratura nel tempo e che ci permetterebbe veramente di superare quello che è lo scoglio dell'insularità, però non chiedendo l'elemosina alla fine, ma avendo regole chiare per cui noi abbiamo un diritto come tutti gli altri a ottenere, non dobbiamo chiedere dei vantaggi, dobbiamo chiedere che siano colmati gli svantaggi, il succo della questione è questo secondo me, grazie.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare il consigliere Antonello Peru. Ne ha facoltà.

PERU ANTONELLO (UDC Cambiamo). Grazie, di solito nelle Commissioni non si può aprire un dibattito ma ci limitiamo a fare domande, quindi io approfitto di questo, Presidente, perché lei oggi ha veramente chiarito e ha disegnato uno spaccato di quello che è la vera causa del problema dei sardi sull'insularità su quello che poi alla fine limita i sardi sotto tutti quegli aspetti infrastrutturali legati ai trasporti, all'energia. Noi è vero quello che diceva lei rapportato alla penisola abbiamo il tasso più basso di infrastrutture, abbiamo il 35 contro il 64 della Penisola, sulle strade il 45 contro l'87, sulle ferrovie 15 contro l'87, quindi è vero tutto questo che lei dice, e

quindi questo ci limita tanto. Io approfitto anche a riconoscere nel Presidente, ho vissuto la precedente legislatura, un Presidente, un uomo in particolare di grandissima serietà, su questo lo posso dire ad alta voce anche pubblicamente, mi dispiace che lei oggi ha centrato l'obiettivo ma non si è dato azione in maniera molto determinata a questo. È vero, ed è una delle cause dei sardi in particolare, c'è una responsabilità grossa, sono convinto, dei nostri anche padri costituenti che quando hanno scritto quello Statuto, perché l'articolo 13 dello Statuto sardo, noi già da allora chiedevamo soldi, non chiedevamo autonomia, non chiedevamo autonomia legislativa per il problema della nostra Isola, chiedevamo soldi e il Piano di Rinascita, i primi piani di rinascita, nascono proprio per questo motivo, il Governo ci trasferisce risorse alla Sardegna ma con una triangolazione tra Governo, Governo sardo e imprenditori nazionali quelle risorse vanno a finire nei poli industriali, vanno a finire a rovelli e questo è il più grande problema della Sardegna e ancora oggi continuiamo a chiedere risorse e non chiedere l'autonomia, verissimo che il problema della centralità, e questa Commissione spero ma tutto il Consiglio regionale, lei ha iniziato a mettere un semino molto piccolino, possa fare quella battaglia perché Bruxelles, ma lo Stato membro, deve partire dall'Italia perché è stato

membro di Bruxelles possa iniziare a cambiare quelle regole del Trattato di Lisbona che ci dice ultra periferiche o insulari, no? Che alla fine lei ha detto una cosa sacrosanta per quanto riguarda il trasporto che ci limita la libertà, se noi avessimo avuto risorse, anzi, nella pancia del bilancio avevamo le risorse, si spendeva 56 milioni per la continuità territoriale non 40, ma se noi avessimo messo 200, 300 milioni di euro per far viaggiare i sardi a 10 euro con frequenze giornaliere di 30, 40 frequenze al giorno l'Europa ti dice: tu non lo puoi fare. È aiuto di Stato! Sei sleale sulla concorrenza sul mercato e quindi è solo lì il problema, è solo esclusivamente lì. Noi dobbiamo far capire, ma attraverso non solo Bruxelles, è l'Italia che lo deve far capire a Bruxelles, cioè noi siamo figli dell'Italia, quindi noi siamo all'interno di un contesto nazionale, non siamo figliastri dell'Italia e allora la Sardegna che ha questo limite non può capire l'Italia intera che noi limitiamo tutta l'intera Italia, allora dobbiamo fare una forza per far capire a Bruxelles che quella regola dell'aiuto di Stato, perché per noi non è un aiuto di Stato, deve cambiare. Perché altrimenti ha ragione il presidente Pigliaru, noi possiamo avere tutti i soldi di questo mondo ma quando su Ryanair che su Alghero, Ryanair dimostrava un milione di passeggeri ma poi il processo di infrazione ti diceva tu non puoi aiutare una compagnia e noi dimostravamo che non l'aiutavamo che portava passeggeri in una porzione di territorio dove se non ci fosse, perfetto lo so perfettamente perché il Comarketing non l'accetta. Però è lì e solo lì che noi dobbiamo battere. Quindi cambia le regole, avere più autonomia e la Sardegna deve sì chiedere risorse di compensazione per pari dignità sulle infrastrutture sull'energia e sui trasporti, ma se non abbiamo autonomia sulla nostra non possiamo auto legiferare su quello che sono le materie esclusive in merito a questi temi, che l'Europa ci mette il cappello, noi non possiamo andare avanti, e quindi io ringrazio il Presidente ma ringrazio soprattutto la Commissione, il presidente Cossa perché su questo, caro Presidente, che lei, tu lo sai perfettamente dobbiamo battere, perché quando diciamo che dobbiamo cambiare anche un articolo della Costituzione italiana dobbiamo comunque far capire agli italiani, ai parlamentari italiani tutti, non solo quelli sardi, che la Sardegna è figlia di un'Italia, grazie.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare il consigliere Giuseppe Meloni. Ne ha facoltà.

MELONI GIUSEPPE (PD). Grazie Presidente, grazie anche al presidente Pigliaru per essere presente, oggi peraltro è la prima audizione, mi piace il metodo di lavoro che ci siamo dati abbiamo iniziato con un viaggio a Roma e poi con l'audizione importante, ci sarà anche il Comitato promotore, poi per avere un'idea su come partire insomma. Quello che ha detto il presidente Pigliaru io in qualche maniera l'ho vissuto da Consigliere semplice della scorsa legislatura di maggioranza, peraltro, soldato semplice, sì! Debbo dire che vorrei, se è possibile, avere un parere su quello che è il rapporto fra, per esempio, la visita a Roma e i contenuti della visita a Roma e quello che invece sono i contenuti del Consiglio, anche se non l'ha voluto chiamare così, che il presidente Pigliaru ci dà rispetto alla Giunta su Bruxelles. Perché mi sembra di capire, ma un po' lo sapevamo, che è importantissimo che questo principio venga inserito in Costituzione e sia ben presente, appunto lo abbiamo fatto per questo nella Commissione affari costituzionali del Senato, anzitutto laddove è depositata la legge perché si possa andare avanti con quella legge, ma il senso della nostra visita che secondo me era più che altro molto per sensibilizzare non solo su quello, appunto formalmente sull'iter, ma anche sulla presa d'atto da parte di tutte le forze politiche che in Sardegna c'è una comunione di intenti da parte di tutte le forze politiche sarde che ovviamente hanno anche una corrispondenza a Roma. Per fare quello che ha detto il presidente Pigliaru, e cito due esempi, anzi un esempio che ha citato il presidente Pigliaru per capire se ci fossero state delle condizioni diverse anche nei rapporti col Governo e informalmente in un momento storico diverso forse sulla continuità territoriale aerea saremmo stati molto più avanti. È successo che la bocciatura del primo bando è avvenuta non solo al cambio di un Assessore dei trasporti ma in un momento nel quale eravamo già in piena campagna elettorale per quanto riguarda le elezioni politiche, quindi non avevamo un Governo che ci poteva sostenere in una battaglia di quel tipo da fare a Bruxelles. Io per esempio sono uno di quelli che dicevo all'epoca, quando è stato proposto anche nella maggioranza di allora di andare e incatenarci e fare una battaglia comune a Bruxelles, di quelli che dicevo da soli come sardi non aveva senso andarci, cioè aveva un senso se l'avessimo fatto col Governo nazionale. Allo stesso tempo quando ci sono stati dei rilievi inaspettati, importanti al nuovo bando della continuità territoriale che ha portato poi ognuno di noi a opinioni diverse sulla opportunità di quel ritiro, però che ha portato poi, il fatto è, a un ritiro, c'è stato il cambiamento proprio in quel momento l'avvicendamento della Amministrazione regionale quindi non è stato possibile nemmeno in quel momento probabilmente avere un fronte comune in Sardegna e al cospetto del Governo nazionale per andare a

Bruxelles, con il Governo nazionale per andare al cospetto di Bruxelles. Io credo che il segreto, concordo con il presidente Pigliaru, che il segreto sia proprio questo, cioè spogliarci una volta per tutte, l'ho detto anche in Aula e lo ripeterò, di quelle che sono le appartenenze, perché viviamo in una campagna elettorale perenne, purtroppo, è questo il vero motivo per il quale poi spesso non si affrontano i problemi come andrebbero affrontati, e prendere atto una volta per tutte che al di là degli avvicendamenti vari dei Governi nazionali e regionali dobbiamo tenere la barra dritta sul fatto che con il Governo nazionale, assieme, dobbiamo andare a Bruxelles a rivendicare a questa cosa, che poi ha degli effetti pratici immediati, per esempio sul campo dei trasporti, ma che come sappiamo ha dei risvolti e su tutta la vita, su ogni cosa che riguarda i sardi. Quindi questa strada mi sembra quella che sia da percorrere, spero davvero che questa Commissione serva non solo a fare in modo che in seno al Parlamento approvino quella legge, ma proprio a cambiare anche la mentalità, la nostra prima di tutto, affinché poi si possa ragionare diversamente, per fare qualcosa di buono per i sardi.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare il consigliere Francesco Agus. Ne ha facoltà.

AGUS FRANCESCO (Progressisti). Grazie Presidente, vado per punti anche per evitare di dilungarmi. Intanto credo che questa Commissione sia destinata a durare più di una legislatura e a diventare probabilmente per il prossimo futuro, spero un prossimo futuro non lunghissimo, perché spero prima o poi di vedere la fine di questa vicenda, e credo sia destinata a travalicare il semplice confine di una legislatura. Lo dimostra anche quanto detto dal presidente Pigliaru, che ringrazio per la sua relazione. I temi sono talmente complicati e difficili e affondavano la loro origine in contesti totalmente diversi, addirittura in questo caso si è toccato il tema del Trattato costituente dell'Unione europea, e sono tanto complicati da non avere una soluzione a portata di mano. Soluzione complicata e difficile e occorre avere e riuscire a dire la stessa cosa per più di cinque anni. L'ultima cosa che possiamo permetterci è avere una strategia per una legislatura e poi al cambio di Governo al cambio del Governo nazionale o della delegazione parlamentare sarda, cambiare completamente le carte in tavola. Perché probabilmente la soluzione possibile richiede un impegno duraturo in cui la Sardegna, chiunque sia al Governo, presenti la stessa soluzione e la stessa voce. Perché giudico positivamente il fatto che questa Commissione abbia iniziato il lavoro con quell'idea, perché probabilmente più dell'Esecutivo che è destinato a essere sottoposto anche al rispetto di un programma per il quale è stato eletto più dell'Esecutivo in questa fase l'organo legislativo è più adatto a trovare quella sintesi ampia. E appunto questa Commissione può lavorare con quell'auspicio. Credo che sia giusto anche iniziare a capire quale possa essere l'obiettivo, se l'obiettivo fosse semplicemente avere un risarcimento economico, avere riconosciuto nero su bianco il fatto che il problema della Sardegna, legato all'insularità, possa essere colmato da un semplice corrispettivo, quindi lo Stato vi dà 100 milioni all'anno, la Comunità europea riconosce il vostro diritto di avere qualcosa in più, non sarei d'accordo proprio per i motivi già detti dal presidente Pigliaru. Più volte abbiamo ottenuto compensazioni di questo tipo e il risultato nel breve e medio periodo è stato che la tasca, che si ingrossava con un contributo, con un finanziamento in più, corrispondeva a un'altra tasca che parallelamente si svuotava dello stesso contributo. Noi abbiamo la possibilità, qualora domani ci fosse un contributo straordinario per colmare il gap dato dall'insularità, sarebbe sufficiente per lo Stato magari aumentare i livelli di accantonamenti o aumentare un'altra posta per azzerare completamente quel problema. Abbiamo dei temi però sensibili, uno è quello della continuità aerea, a me è sembrato un assurdo, sono sembrate assurde le risposte che nella scorsa legislatura la Regione ha avuto dalla Comunità europea a più riprese, assurdo perché il fatto che una terra come la nostra con 1 milione e mezzo di abitanti, con 5 milioni di passeggeri, un intervento a tutela del diritto dei sardi di avere piena mobilità all'interno del continente europeo, pensare che un intervento come quello fosse lesivo della concorrenza nell'intero continente europeo, ecco mi sembra una forzatura assurda, una forzatura assurda però che c'è stata scritta nero su bianco dai funzionari di Bruxelles. È assurdo perché in alcuni casi si interviene su una realtà come la nostra estremamente peculiare, perché siamo tra le poche grandi isole del Mediterraneo e del continente europeo, come se invece fosse un qualcosa di talmente diffuso da limitare appunto il diritto alla concorrenza che viene riconosciuta invece pienamente ai vettori che operano nel nostro continente. Alcune cose, e chiudo, non si possono fare invece, uno dei problemi che è stato sollevato riguarda per esempio la questione annosa del finanziamento dei vettori low cost, ebbene quella è una situazione purtroppo estremamente complicata e borderline già con l'attuale normativa, per cui mentre credo che si possa intervenire aumentando la possibilità di garantire gli oneri di servizio pubblico, magari con un sistema diverso da quello che utilizziamo, anche se non esistono sistemi perfetti, credo che sul finanziamento delle *low cost* si debba stare due volte attenti, perché anche quanto viene fatto da altre Regioni insomma è sempre a rischio ricorsi e crea una situazione di incertezza che forse le nostre finanze non sono in grado di reggere. Riguardo invece alla continuità appunto io sento spesso parlare di modelli diversi, modelli perfetti; è notizia di questi giorni il fatto che la Sicilia stia chiedendo di avere una continuità territoriale simile alla nostra, anche se la Sicilia sappiamo ha una condizione diversa dalla nostra, non è molto meno isolata, perché andare in treno da Palermo a Roma non è esattamente un viaggio piacevole o alla portata di tutti, sono però sei milioni di persone sono, hanno un altro bacino. Ecco però la Sicilia chiede di ispirarsi a quello che già la Sardegna ha, poi ne conosciamo anche i difetti e problemi che abbiamo visto plasticamente negli ultimi dieci anni, perché non solo negli ultimi cinque, sono almeno da quando esiste la continuità esistono i problemi legati alla continuità. Lo stesso, e questo magari chiederei anche al presidente Pigliaru eventualmente di integrare con qualche cosa che può essere utile alla Commissione, ricordo che nella riunione tenuta con i rappresentanti delle Baleari e della Corsica i rappresentanti delle Baleari e della Corsica furono molto interessati dal nostro sistema di continuità territoriale, questo aiutò anche a sfatare un mito, perché io da sempre sento parlare del sistema delle Baleari molto migliore, perché interviene a compensare con il 50 per cento del costo del biglietto a prescindere dal vettore che operi, appunto il Palma di Maiorca - Madrid, o il Palma di Maiorca - Barcellona, faccio per dire e invece la presidentessa delle Isole Baleari disse chiaramente che nel periodo estivo per un abitante di Palma di Maiorca era complicato raggiungere Madrid, per un concorso pubblico, per una visita medica, questo per dire appunto... io mi aspettavo siccome da anni anche tra noi nel dibattito politico si citava quello come esempio eccezionale, sentire la presidentessa di quella comunità direi che i problemi ce li hanno anche loro, erano problemi importanti, perché luglio-agosto è complicato trovare un volo ovviamente per quelle località turistiche, ecco se si può avere un ulteriore... penso possa essere utile.

PRESIDENTE. Se non ci sono altri interventi do la parola al Presidente Pigliaru.

PIGLIARU FRANCESCO. Mi sono dimenticato di aggiungere un altro pezzettino che dimostra che le regole sono più importante delle risorse, quando noi siamo intervenuti a favore delle Università della Sardegna per chiedere al Governo di modificare delle regole con i quali si attribuiscono le risorse alle università. È

interessatamente per le università si ottenevano più risorse quanto più studenti attraevi dalle regioni limitrofe. Siccome le spigole non vanno all'università noi abbiamo un problema rispetto alla Toscana che dall'Umbria attrae un sacco di gente o dal Lazio e viceversa il Lazio della Campania, la Campania dalla Basilicata e dalla Puglia e noi invece la discontinuità territoriale ci rende molto meno facile attrarre studenti delle regioni che sono vicine. E questo parametro penalizzava le università sarde, quindi anche quello è un caso in cui siamo dovuti intervenire per chiedere la modifica della regola, devo dire che in quel caso abbiamo anche ottenuto la modifica della regola, ma per dire: attenzione una cosa che la Commissione potrebbe fare in effetti utilmente è cercare tutti questi casi, io ne ho elencato due o tre, in cui le regole, che sono miopi rispetto al problema dell'insularità, ci impongono dei costi che sarebbero facilmente risolvibili se si riconoscesse il principio dell'insularità. In una delle lettere scritte insieme alla Corsica e alle Baleari, forse è quella a Junker perché abbiamo mandato anche una lettera Junker e a tutta la Commissione europea, il 22 febbraio mi pare, c'è anche proprio questo punto in cui si dice che noi vogliamo che tutte le azioni che vengono fatte dall'Unione europea dovrebbero avere una valutazione dal punto di vista dell'impatto sulle isole. E cioè controllare che non

abbiano impatto negativo sorpresa sulle isole. Quindi penso che se posso suggerire che la Commissione per esempio potrebbe cominciare a elencare tutti i casi in cui delle regole miopi rispetto all'insularità ci hanno imposto dei costi sbagliati, regolamentari sbagliati, in quel caso è semplice si cambia la regola e già quel costo è risolto, e io penso che lì ci sia molto, veramente molto. Poi volevo soltanto dire toccare dei punti molto velocemente, intanto ringrazio per l'attenzione e per i commenti, sento spesso: dobbiamo andare con il governo. È fondamentale se andate a Bruxelles senza il Governo non venite nemmeno ricevuti, c'è proprio un aspetto procedurale che è fondamentale. La Sardegna ha fatto errori nel passato nel rivolgersi direttamente a Bruxelles, si va con lo Stato membro. Quindi bisogna farsi accompagnare, bisogna prima conquistare lo Stato membro e poi andare a conquistare Bruxelles. Quando sento, lo dico anche a Giuseppe, quando sento con il Governo, io vorrei continuare a sperare che si possa pensare in termini di Governi, l'iniziativa, con gli Stati allora dirò ancora di più, perché quello che stiamo facendo, che state facendo e che farete sul Governo italiano io spero che abbia una continua relazione e stimolo e iniziativa comune con quello che farà la Corsica quello che farà le Baleari eccetera. Qui noi per fare questo documento ci abbiamo messo due anni, i

documenti che avete, ci abbiamo messo due anni, perché non era facile, tre lingue diverse, appunto, situazioni di partenza anche diverse, non dimentichiamoci le Baleari solo la seconda Regione più ricca della Spagna, poi magari si è come dire si è consumato tutto il capitale naturale in un turismo piuttosto selvaggio, però per decenni è stata la Regione, circa la regione più ricca della Spagna. Quindi ovvio che ha un problema anche di retorica diverso dal nostro, loro certo non possono chiedere soldi. La Corsica è messa benino, ma perché ha un sacco di assistenza dello Stato francese, lo Stato francese non vuole sentire parlare della Corsica, gli danno soldi per non rompersi le scatole, lo dico male non mettetelo a verbale questo per piacere. Però la sostanza è abbastanza questa. Quindi il presidente Simeoni mi diceva: Francesco, sì però io non devo toccare la sensibilità dello Stato francese perché sulla continuità territoriale lo stato francese dà 180 milioni, una cifra così, ha la flotta che chissà quanti soldi perde. Per dire io spero che possiamo dire è fondamentale farsi accompagnare dal Governo, mi auguro che si tenga alta l'attenzione del poter dire facciamoci accompagnare contemporaneamente dai Governi, perché questo è fondamentale. L'Italia a Bruxelles conta poco, l'Italia, la Francia, la Spagna contano moltissimo, questo è un punto essenziale.

Low cost questo lo dice lo dico all'onorevole Agus, sui low cost io in realtà la penso un po' diversamente, perché penso che il problema per cui abbiamo i problemi nel finanziare le *low cost* è esattamente lo stesso problema per come si applicano i regimi che definiscono gli aiuti di Stato, e sono del tutto irragionevoli. C'è un documento tra quelli presentati e l'Amministrazione regionale ce li ha ovviamente, un documento prezioso in cui ho chiesto un'expertise giurata, da parte di un mio collega italo - inglese espertissimo, ha pubblicato molto, ha pubblicato molto per spiegare come funzionano le low cost e gli ho fatto una semplice domanda: di fronte al fatto che la Commissione europea mi dice che d'estate il libero mercato, perché il mercato risponde a tutte le vostre esigenze, puoi tu, amico economista competente per materia, dichiarare sotto giuramento che nei tuoi studi è evidente che quando c'è molta gente che siede su un aereo Ryanair, dico Ryanair non mette un secondo volo, aumenta i prezzi, assorbe quell'eccesso di domanda, diciamo noi, aumentando i prezzi. Non è che mette... molta gente vuole andare a Bologna quella settimana non vedrete un secondo aereo, vedrete 400 euro per andare là. Questo va bene nel mercato, ma noi stiamo parlando del diritto alla mobilità che è ancora diversa e il diritto alla mobilità mi richiede che se io son in Puglia e l'aereo va a 400 euro, dico ma chi se ne frega dall'aereo, prendono il treno, prenderò gli autobus low cost che adesso esistono, attenzione prenderò blablacar, che è un modo per viaggiare a una frazione del costo di prima. Tutte cose che nella continuità territoriale posso fare e nella discontinuità non posso fare. Quindi ne approfitto per dire attenzione quel problema dei trasporti per noi sta peggiorando rispetto alle nazioni concorrenti, perché oggi si va in Puglia tendenzialmente con l'alta velocità, se la guardate la pubblicità dirà: andate in Puglia con l'alta velocità, prezzi straordinari. Ci vado con il flexi bus, che costano una lira da niente, nulla, ci vado con blablacar, ci vado con Huber, tutte cose che ieri non esistevano e che nell'economia dello sharing digitale stanno avvantaggiando enormemente il trasporto in tutti i casi tranne uno, che è la discontinuità, tranne uno. Questo sta peggiorando addirittura la nostra posizione, quindi anche sulle low cost bisogna picchiare duro e dire: noi dobbiamo poter finanziare le low cost perché alla fine per un'isola non posso fare un calcolo ragionieristico della serie io: come privato finanzieri low cost perché devo fare un calcolo pubblico, le finanzio perché il beneficio per il pubblico è molto maggiore. Se loro vogliono possiamo fare il calcolo e dire ti faccio il calcolo ragionieristico, ogni persona che viene in Sardegna do dieci a Ryanair, arriva in Sardegna spende 100 per

comprare beni di consumo, mi lascia il 22 di IVA, mi conviene o no? Almeno fateci fare questo, quella battaglia va fatta non possiamo, Francesco, assolutamente abbandonarla perché la continuità territoriale ci risolve un problema ma non altri problemi. E alla fine se si cambiano le regole devono essere cambiate in generale, sulle deroghe ai regimi di aiuti di Stato, punto.

Infine mi chiedevate Baleari intanto ho molto apprezzato il fatto che mi è stato detto abbiamo bisogno di autonomia, noi credo che dovremmo chiedere di poter avere gli strumenti per governare noi, con le nostre scelte e con le nostre risorse il problema dell'insularità, questo è il punto. In questo momento proviamo a governarlo a livello europeo che dice poi quella cosa non puoi farla. Ultima cosa per l'onorevole Agus che come i miei studenti dopo un po' perde concentrazione, sto scherzando, onorevole Agus, Baleari e Corsica effettivamente parlando con i due presidenti è tutto molto delicato, perché ognuno ha trovato una soluzioneina, posso dirla così? Ognuno si è scavato la sua cosettina, nelle pieghe delle interpretazioni, presumibilmente il Macron di turno va a Bruxelles dice: non mi rompete le scatole, tutto fuori verbale, su Air Corsica e se ogni tanto ripiano i buchi, adesso non lo so, non sto rilevando nulla, ma me l'immagino, non metterci troppo occhio, è Corsica e

va bene così okay. Come un tempo Meridiana e Alitalia risolvevano il problema continuità facendo buchi, ma nessuno stava lì a rompere le scatole. Baleari è vero quello che dice l'onorevole Agus, mi fa piacere che lo ricordi che la presidentessa delle Baleari diceva siamo andati da Delrio a dire, lei ha detto Delrio a stanza chiusa, mi aiuti con il mio ministro a spiegargli che si può fare questa cosa, per cui mi dice che non si può fare la continuità tipo Sardegna, quindi ognuno ha trovato le sue soluzioni. Da poco Franzina Ermengol, che stupida non è, è andata dal Governo e non ha più risorse del 50 per cento di sconto, ha il 75 per cento di sconto, per un anno, perché? Perché affianco c'è la Catalogna, c'è Barcellona e guarda caso le Baleari sono catalane. E quindi lo Stato spagnolo per non vedere l'incendio catalano è pronto a dare alle Baleari e lei che è brava incassa, porta a casa. Allora la soluzione quello che mi permetto l'altra cosa che ho capito a Bruxelles che la soluzione spagnola a Bruxelles piace, perché vanno nella direzione della DG Concorrenza e quelli dicono: ma così va bene perché tutti possono volare, non sto dando il potere di monopolio a nessuno, chiunque voglia volare vola, quindi la concorrenza è tranquilla. Se è tranquilla la concorrenza è tranquilla anche... sulle Baleari Ryanair non farà ricorso, quello stava pensando, quindi tutti tranquilli fate quel che volete, 75

per cento di sconto, per intenderci. Allora facciamo come balneari se non si cambiano le regole si andrà in quella direzione, però con un problema che costa 400 milioni quella roba là, per come la capisco io, costa circa 400 milioni e garantisce abbastanza nonostante il problema che giustamente citava Agus il diritto alla mobilità dei residenti delle Baleari, ma intanto il giorno in cui il biglietto va a 500 euro devi pagarne una quota molto importante, secondo chi deve andare verso le Baleari paga il prezzo in pieno. Quindi altro che tariffa unica, lo sconto è per i residenti delle Baleari. Il sostegno sociale si chiama, non mi ricordo come si chiama, il motivo per cui se vogliamo approfondire un attimo, il motivo per cui è più facile a Bruxelles accettare quella soluzione dell'aiuto sociale, piuttosto che la nostra, la nostra irrigidisce il mercato molto di più no, perché noi stiamo dicendo su Cagliari Linate può volare solo una compagnia bla bla, eccetera. Quel sistema non concede posizioni di monopolio e nessuno, quindi la concorrenza dice: fantastico. Secondo il prezzo è libero qui non state vincolando né i vettori né i prezzi, il prezzo libero. Dopodiché il prezzo te lo faccio scontare adesso è il 75 per un anno, quella roba ridicola non lo sarà mai, anzi nel tempo stava scendendo al 50 stava scendendo, per motivi politici in questo momento è salito di nuovo, ma la tendenza è a scendere, perché costa un sacco di soldi. La terza cosa, son le mie informazioni se sbagliate mi correggerete come disse qualcuno, questa cosa si applica ai residenti delle Baleari non al turista che voglia accedere. Quindi in qualche modo copre nel modo che vi ho detto il diritto alla mobilità ma non quello alla accessibilità... ovviamente questo è un argomento appassionante perché le soluzioni tecniche si possono anche trovare, io son d'accordo io guarderei con molto sospetto la soluzione Baleari, tenete conto che le Baleari adottano quella soluzione... io sono molto d'accordo che ci vuole un sistema tendenzialmente misto, può darsi che la continuità territoriale come la conosciamo noi sia troppo rigida, può darsi. Però la continuità territoriale è: l'analogo è che io in autostrada entro quando voglio, un treno ha un'altissima frequenza, e i costi del trasporto sono... senza qualche forma continuità territoriale io rischio di non avere certezza né sulla frequenza né sugli orari e né sui prezzi e questo va contro il diritto di cittadinanza, questa è la sostanza.

Volevo concludere dicendo che noi a un certo punto per dire quanto è complicato, c'era ancora Massimo Deiana, avevo suggerito vai a Bruxelles e chiedi per la continuità territoriale 2, per la CT 2 fai questa proposta che secondo me va nella loro direzione, sulla CT 2 non chiediamo il regime di continuità territoriale

rigidissimo, abbiamo fatto proporre la seguente cosa: mettiamo un volo su Bologna per esempio in continuità territoriale mettiamo un volo la mattina e una sera e quello lo mettiamo a bando. Una compagnia ha il diritto di partire alle 7 del mattino e tornare alle 8 di sera, una compagnia. Per il resto viaggi chi vuole, liberamente questo è un sistema misto. Ci hanno risposto picche, ci hanno detto no, perché i regolamenti europei, vi dicono o continuità territoriale o libero mercato, l'idea era fammi la proposta di continuità territoriale, ti dico di no e devi fare libero mercato. Questa intermedia li metteva in crisi, però è per dire che con regolamenti e con un po' di flessibilità regolamentare le soluzioni si trovano e in qualche modo la possibilità di disegnare un sistema misto c'è. Comunque sia finisco dicendo vi ricordo, noi abbiamo scritto lettere, io ho consegnato la lettera dei tre Presidenti nella versione italiana il 6 febbraio al presidente Conte, il 27 febbraio il presidente Simeoni ha inviato a Juncker a nome delle tre regioni la lettera, quindi la lettera è nelle mani dei tre primi ministri, ovviamente nelle mani del nostro primo ministro, è nelle mani della Commissione europea. Io penso che questo sia una condizione sulla quale si può far leva per accelerare la richiesta di risposte. Se il presidente Solinas ripartisse con la lettera da zero oggi ovviamente azzererebbe il contatore e forse si

perderebbe, invece basterebbe fare un riferimento a quanto è stato già fatto per tutto qua.

PRESIDENTE. Grazie Presidente Pigliaru, la ringrazio molto per questa molto approfondita e autorevole audizione. Credo che uno degli aspetti più importanti sia stata la focalizzazione, non scappate perché poi ho bisogno di parlarvi, e quindi non fate i discoli, faccio il professore anch'io adesso. La differenza, Francesco, tra distanza, è una cosa che hai detto tu, mi sembra importante sottolinearlo, tra distanza e discontinuità, che ci aiuta a dire efficacemente che è vero che Reggio Calabria è più distante di Cagliari, ma il problema è la discontinuità che aumenta enormemente distanze e i costi, grazie.

Allora problema delle regole non è che i funzionari della Commissione Europea hanno un atteggiamento assurdo, i funzionari europei sono come i funzionari della Regione o i funzionari del Comune di Cagliari quando respingono le pratiche edilizie, sono terrorizzati dai ricorsi e dalle procure. Quindi siccome le regole sono quelle, l'applicazione delle regole è meccanica. Io credo anzi che quando possano un po' di tolleranza l'applichino, però tendenzialmente siccome c'hanno l'incubo, in questo caso di Ryanair, l'elasticità diventa sempre più prossima allo

zero. Ecco perché il problema è quello di cambiare le regole. Quindi noi come Commissione, come sistema Sardegna abbiamo un grande obiettivo che è quello di cambiare la Costituzione, però abbiamo anche alcuni sotto obiettivi, che mi pare che stiamo andando a focalizzare in maniera sempre più precisa, e da questo punto di vista il contributo che ci ha dato oggi il presidente Pigliaru direi che è veramente molto importante. Quindi veramente un ringraziamento doppio per la sua disponibilità e anche per lo spessore che ha voluto dare a questa audizione. Grazie.

INSULARITA' E PATTO DELLE ISOLE 2014-2019

- 28 maggio 2015, Olbia. Il presidente della Regione Francesco Pigliaru consegna al presidente del Consiglio Matteo Renzi il dossier Insularità (Allegato 1)
- Nei mesi successivi Pigliaru, al Comitato delle Regioni di Bruxelles, prende contatto con il presidente della Corsica Gilles Simeoni e con la presidente delle Isole Baleari Francina Armengol. Insieme progettano, per la prima volta, un'azione comune per sollecitare concretamente ognuno presso il proprio governo nazionale e uniti presso le Istituzioni europee, l'attivazione di misure specifiche (come accade per le isole ultraperiferiche) per mitigare gli svantaggi dati dalla condizione di insularità. Tali svantaggi, dovuti alla discontinuità territoriale, sono oggettivi e misurabili anche in termini di mancato sviluppo. I temi centrali del lavoro portato avanti dalle tre regioni sono mobilità ed energia, gli obiettivi primari ottenere l'attuazione dell'Art. 174 del TFUE sull'insularità e incidere sulla normativa europea che regola gli Aiuti di Stato. Da quel momento gli uffici di gabinetto delle tre Presidenze, gli uffici a Bruxelles delle tre regioni e gli Assessorati interessati iniziano un lavoro di approfondimento e scambio che sarà alla base dei successivi atti politici.
- 14 marzo 2016, Ajaccio. Pigliaru e Simeoni firmano la prima Dichiarazione d'intenti Sardegna -Corsica (la firma è preceduta dalla visita a Cagliari, il 12 febbraio, del presidente Simeoni, durante la quale i Presidenti hanno affrontato temi comuni specifici di Sardegna e Corsica e lavorato insieme alla sintesi politica di quanto elaborato dai tavoli tecnici che porterà al Patto tra le tre regioni insulari)

COMUNICATO STAMPA

Ajaccio, 14 marzo 2016, "Una firma storica". Così il presidente della Corsica Gilles Simeoni ha definito, oggi ad Ajaccio, la doppia sigla, sua e del presidente della Regione Sardegna Francesco Pigliaru, sulla dichiarazione d'intenti tra Corsica e Sardegna che costituisce il primo passo del "patto tra le isole" che coinvolgerà anche le Baleari. Una riflessione condivisa dal presidente Pigliaru, che ha messo l'accento sulla volontà di lavorare concretamente su problemi comuni per trovare insieme soluzioni specifiche. Nello spirito del "Patto nuovo tra due isole sorelle nel Mediterraneo", la Corsica e la Sardegna si propongono come piattaforma unica per dialogare con l'Unione Europea e con la sponda sud del Mediterraneo. La volontà, si legge nel documento, è quella "di dare alla cooperazione tra la Corsica e la Sardegna una dimensione strategica, che permetterà alle due isole sorelle e ai loro rispettivi popoli, di promuovere i loro comuni interessi, non solo nei confronti dei rispettivi Governi statali, ma anche nei confronti delle autorità dell'Unione europea. In particolare dal punto di vista della evoluzione normativa ed istituzionale. Ed insieme intendono assumere un ruolo di ponte tra le sponde Nord e Sud del Mediterraneo." Sui temi su cui si basa la dichiarazione di intenti si sono confrontati nell'arco della giornata le due delegazioni. L'obiettivo finale è quello di superare, insieme, gli svantaggi causati dall'insularità. Nei tavoli bilaterali si è lavorato in questa direzione, individuando i percorsi per raggiungere mete condivise.

 21 novembre 2016, Palma di Maiorca. I presidenti Pigliaru, Simeoni e Armengol firmano il Patto tra le Isole del Mediterraneo (Allegato 2)

COMUNICATO STAMPA

Palma di Maiorca, 21 novembre 2016. È stato firmato questo pomeriggio nella sala del Consolat de Mar di Palma di Maiorca l'accordo tra Sardegna, Baleari e Corsica. I presidenti Francesco Pigliaru, Francina Armengol e Gilles Simeoni, hanno parlato di "giorno molto felice per le nostre isole". "La dichiarazione che firmiamo oggi è un bel passo avanti", ha dichiarato Francesco Pigliaru. "Il calcio insegna che, per avere successo, bisogna avere obiettivi chiari, scegliere un metodo di gioco e far crescere la fiducia nei giocatori. Noi stiamo facendo esattamente questo. Abbiamo formato una squadra che oggi, nella dichiarazione congiunta, fissa obiettivi comuni da raggiungere attraverso un metodo condiviso. La fiducia tra noi ci permetterà di rendere la nostra intesa una collaborazione stabile. Siamo consapevoli di avere, in questo momento, un ruolo storico: uniti parliamo all'Unione europea con una voce sola e, nello stesso tempo, siamo il ponte dell'Europa verso la sponda sud dell'area mediterranea. Migliorando noi stessi aiuteremo tutto il Mediterraneo a migliorare".

 22 giugno 2017, Cagliari. G7 Trasporti, viene consegnato al ministro Graziano Delrio il documento di Sardegna, Corsica e Baleari che tratta in modo specifico il tema mobilità. Nella stessa occasione il documento viene illustrato dai tre Presidenti al Commissario europeo per i Trasporti Violeta Bulc, presente ai lavori del G7 (Allegato 3)

COMUNICATO STAMPA

"Noi Presidenti della Regione Autonoma della Sardegna, della Comunità Autonoma delle Isole Baleari e del Consiglio Esecutivo della Corsica [...], riaffermiamo il ruolo centrale delle Isole come attori strategici di sviluppo economico e inclusività. Apparteniamo all'Europa, siamo una risorsa e vogliamo dare un importante contributo nella costruzione di una nuova Europa post 2020. Il Mediterraneo costituisce uno spazio vitale per l'Europa e noi Regioni siamo essenziali per lo sviluppo. Tutte le politiche europee devono tener conto della insularità." Si apre così il documento firmato dai presidenti della Sardegna, Francesco Pigliaru, delle Baleari, Francina Armengol, e della Corsica, Gilles Simeoni, consegnato questa mattina al ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio, che presiede il G7 Trasporti in corso a Cagliari. È un nuovo, significativo tassello del complesso lavoro che le tre regioni portano avanti insieme ormai da tempo con l'obiettivo di essere più forti nel dialogo con i singoli governi e con l'Unione europea: il superamento degli svantaggi causati dalla condizione geografica di insularità è l'unico modo per garantire alle isole pari opportunità con gli altri territori. "La discontinuità territoriale, che caratterizza le isole - si legge nel documento - comporta infatti svantaggi di natura economica, sociale e territoriale rispetto alle regioni continentali come riconosciuto dall'articolo 174 del TFUE." (Trattato sul funzionamento dell'Unione europea). "Per quanto riguarda, in particolare, le politiche di trasporto - si legge nel documento -, gli attuali strumenti previsti dalla normativa europea non danno adeguate risposte ai problemi legati all'insularità. Infatti, l'attuale regime in materia di finanziamenti pubblici non è sempre adatto a conseguire l'obiettivo di incrementare la mobilità, in particolare nell'interesse dei territori insulari. Le Isole non hanno mezzi di trasporto alternativi - continua il testo - rispetto a nave ed aereo, non hanno infrastrutture viarie e ferroviarie passanti da sfruttare e non hanno regioni confinanti con le quali fare sinergie." Il confronto con i rispettivi Stati e con le Istituzioni europee portato avanti insieme dai tre Presidenti mira quindi a individuare e ottenere nuove forme complementari di incentivazione alla mobilità da e fra le regioni periferiche insulari. Ciò è fatto a partire da alcune prime proposte concrete inserite nel documento. Si comincia dallo

strumento del Mobility compact, una forma di intervento per assicurare un aumento del flusso di passeggeri in entrata nei periodi di bassa stagione: è una forma di contratto con le compagnie aeree che si impegnano, dietro corrispettivo, a conseguire un obiettivo in termini di numero di passeggeri trasportati. Il Governo locale o lo Stato opererebbero, quindi, come un investitore privato, valutando la redditività dell'investimento; tale redditività dovrà essere calcolata sulla base dell'aumento del gettito fiscale locale o statale, ad esempio l'IVA, generato dai turisti. Altro punto è il cosiddetto Metroaereo per estendere il principio di continuità territoriale, che attualmente esiste tra la Corsica e il continente francese, anche ai collegamenti tra le isole Corsica, Sardegna, Baleari e le penisole italiane e iberica favorendo una continuità territoriale "mediterranea". Si prosegue con i Corridoi marittimi e la richiesta è di inserire anche le regioni insulari nelle grandi reti di trasporto europeo o, in alternativa, individuare nuovi strumenti giuridici e finanziari affinché le isole si possano interconnettere alle reti e i corridoi esistenti. Nel documento si sottolinea infine la necessità del superamento dei limiti collegati alle distanze chilometriche nell'ambito della cooperazione transfrontaliera, perché non venga applicato l'attuale limite massimo di 150 km

- Nello stesso tempo e nel corso del 2018 le tre regioni portano avanti una serie di azioni individuali coordinate mirate a portare all'attenzione delle Istituzioni europee singoli punti del Patto. Alcuni esempi:
 - febbraio 2017, Malta, Assemblea ARLEM del Comitato Europeo delle Regioni, Francesco Pigliaru firma il Report "La cooperazione transfrontaliera nella regione mediterranea", all'interno del quale si sottolinea: "È qui opportuno menzionare il ruolo che riveste la cooperazione transfrontaliera per lo sviluppo territoriale delle isole. Le regioni insulari presentano infatti una rilevanza particolare in quanto costituiscono un collegamento tra la sponda settentrionale e quella meridionale del Mar Mediterraneo; sono territori contraddistinti da importanti punti di forza territoriali, ma anche da significative carenze. Si dovrebbe tener conto nella misura del possibile delle opportunità di partecipazione delle isole ai programmi di cooperazione transfrontaliera conformemente agli articoli 174 e 175 del TFUE, malgrado il criterio di "un massimo di 150 chilometri" di cui al regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio dell'11 luglio 2006."
 - dicembre 2018, Bruxelles, Plenaria CdR, L'assessore della Regione Corsica Nanette Maupertuis firma il Parere "Imprenditorialità nelle isole: il contributo alla coesione territoriale". Il documento si inserisce nel pacchetto dei Pareri che le regioni europee presentano alla Commissione UE avendo come obiettivo la difesa dei fondi strutturali e l'ottenimento di una politica di coesione non indebolita dai tagli di bilancio ma, al contrario, rafforzata, semplificata e attenta alle esigenze e allo sviluppo locali. Nello specifico, il Parere si oppone al testo proposto dalla Commissione chiedendo il mantenimento della cooperazione interregionale transfrontaliera marittima, e quindi diretta tra le regioni insulari, anche dopo il 2020.
- Parallelamente si lavora per l'apertura ad altre importanti realtà insulari europee.
 Particolare interesse ad entrare nel Patto mostrano Sicilia e Creta.
- 6 Febbraio 2019, Bruxelles. I presidenti Pigliaru, Simeoni e Armengol presentano alla stampa europea riunita al CdR la lettera a triplice firma che consegneranno ognuno al Capo del proprio Governo, chiedendo il sostegno di Italia, Francia e Spagna nelle loro

richieste alla UE su insularità. Lo stesso giorno la lettera viene consegnata al Commissario europeo per la politica regionale Corina Creţu. Il **12 febbraio 2019**, a Cagliari, il presidente Pigliaru consegnerà la lettera a triplice firma al presidente Giuseppe Conte. (Allegato 4)

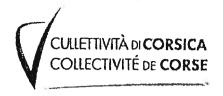
COMUNICATO STAMPA

Bruxelles, 6 Febbraio 2019. Un documento comune, un testo condiviso che Sardegna, Corsica e Baleari hanno scritto insieme e che invieranno ognuno al proprio Governo. Al centro, la richiesta di affiancare le tre regioni insulari nel confronto con l'Europa, perché l'articolo 174 del Trattato di funzionamento europeo che norma l'insularità non resti sulla carta ma venga finalmente attivato. Ciò significherebbe dare anche alle isole non classificate oggi come "ultraperiferiche" la possibilità di mitigare gli svantaggi strutturali determinati dalla discontinuità territoriale e avere pari opportunità di sviluppo e accesso al mercato unico rispetto alle altre regioni d'Europa. Le tre regioni insulari hanno stretto un accordo di collaborazione nel 2016 nell'ambito della loro partecipazione ai lavori del Comitato europeo delle regioni, e da allora portano avanti un lavoro comune che parte dalla constatazione di come le regioni insulari non comprese in quelle ultraperiferiche condividano una situazione di svantaggio strutturale sinora non riconosciuta. Sostenute da studi specialistici, Sardegna, Corsica e Baleari hanno individuato i nodi cruciali, dalla mobilità al regime fiscale e chiedono che tale situazione debba invece trovare attenzione e spazio nella programmazione della politica di coesione post 2020, così come nella normativa europea.

• 27 febbraio 2019, Ajaccio. È il presidente Simeoni ad inviare la richiesta a triplice firma, per conto delle tre regioni, alle massime cariche UE: "Europa attui la normativa e riconosca svantaggio strutturale" (Allegato 5)

COMUNICATO STAMPA

E' stato il presidente della Corsica, Gilles Simeoni, ad inviare lo scorso venerdì alle massime cariche europee la lettera sull'insularità firmata insieme a Francesco Pigliaru e alla presidente delle Baleari Francina Armengol, lettera presentata al Comitato delle Regioni di Bruxelles lo scorso 5 febbraio. Il documento comune, già consegnato in quell'occasione alla Commissaria europea per le politiche regionali, Corinna Cretu, e contestualmente inviato da ognuno dei Presidenti regionali al proprio governo nazionale, è stato ora indirizzato ai Presidenti della Commissione europea Jean-Claude Juncker, del Parlamento UE Antonio Tajani, del Consiglio europeo Donald Tusk. Al centro, la richiesta di attenzione sul fronte dell'insularità, perché le isole d'Europa non comprese in quelle ultraperiferiche vedano riconosciuta la loro situazione di svantaggio strutturale con l'applicazione dell'art. 174 del TFUE (Trattato di Funzionamento dell'Unione Europea).







Corse – Iles Baléares – Sardaigne

Joint letter to the Governments of France, Spain, Italy

Dear President JUNCKER,

Dear President TAJANI,

Dear President TUSK,

The European Union is in a delicate transition towards future policy and regulatory scenarios, which are currently in the process of being established. This is happening in a moment in history when the cultural and political climate across Europe is marked by scepticism, or even discontent, regarding the European cause.

This sentiment is fed by growing social inequalities and disparities in stages of development between territories, as well as by gaps in access to the internal market benefits for both businesses and citizens.

In this context, the need to renew the social pact between citizens and institutions - first and foremost those of the European Union - is enhanced.

The response to these symptoms of disaffection must be more Europe, not less Europe, which is capable of promoting an inclusive and participatory development pattern where all the societal components can be beneficiaries and active key players.

The European integration process is a significant achievement which cannot be questioned. Yet there is still a long way to go.

It is essential that the provisions of the Treaties do not remain mere statements of principle but, on the contrary, they need to be put into practice into living conditions of European citizens. In particular, Article 174 represents the higher degree of the spirit of solidarity and of the aspirations to build up a united Europe, which underpin the Union and its raison d'être.

However, its full implementation is for us, presidents of island regions, still an open issue.

Island regions suffer from structural, natural and permanent handicaps which result in market failures and diseconomies of scale that represent a real "cost of citizenship". Insularity is made even more critical by the peripheral condition, defined in terms of isolation from the continental shelf and greater distance from economic and administrative centres.

The European Commission itself acknowledged this competitive disadvantage through the European Regional Competitiveness Index published in 2017.

Attempts to overcome the structural and permanent disadvantages inherent in peripheral insularity conditions result in continuous litigation with the European Commission on State aids, as evidenced by the long-standing issue of territorial continuity.

The beyond-2020 regulatory and policy scenario must not leave island territories behind. Convergence paths to reduce development gaps between regions, for the benefit of citizens and businesses settled in less developed areas of Europe, can no longer be postponed.

As Presidents of Corsica, Sardinia and Balearic Islands Regions, we sent a letter to the Prime Ministers of our respective States to stress the need to adopt, in the European legislative process from which most of the internal laws come from, specific regulatory provisions, tailored to the island territories' challenges.

Given the need for an effective integration of peripheral island regions with the European economic area and market, we call for the European Commission's, the European Parliament's and the Council of the European Union's support to facilitate the adoption of these provisions, aimed at greater participation in the competitive advantages of the internal market and in the economic convergence processes of the European Union.

Ajaccio, le 2 1 FEV. 2019

U Presidente di u Cunsigliu Esecutivu di Corsica

Gilles SIMEONI

La Présidente de la Communauté Autonome des Îles Baléarcs

Francina ARMENGOL

Il Presidente della Regione Autonoma della Sardegna

Francesco PIGLIARU



Prot.n. 927/C3UE

Comunicazione trasmessa solo via posta elettronica - sostituisce l'originale ai sensi dell'art.47 del D.lgs. 82/2005 Roma, 14 febbraio 2019

Ai Signori Presidenti delle Regioni e delle Province autonome

e p. c. Ai Signori Referenti della Conferenza

LORO SEDI

Gentile Presidente,

Ti allego la bozza di documento *Contributo delle Regioni e Province* autonome sul futuro della politica di coesione, illustrata dalla Presidente marini alla Conferenza di ieri.

Ti pregherei di far pervenire alla Segreteria della Conferenza eventuali emendamenti della Sua Regione o Provincia autonoma entro la giornata di martedì 19 febbraio prossimo, in modo da consentirne l'esame e l'approvazione del documento alla Conferenza del 21 febbraio.

Nel ringraziarti per la collaborazione, Ti porgo i miei migliori saluti.

Stefano Bonaccini

Allegato: c.s.

CONTRIBUTO DELLE REGIONI E PROVINCE AUTONOME SUL FUTURO DELLA POLITICA DI COESIONE

Osservazioni generali

- continuare ad intraprendere azioni al "livello territoriale più appropriato" rafforzando il ruolo delle Regioni/Province autonome e degli enti locali nel gestire i programmi il più vicino possibile ai cittadini, e nel promuovere un approccio place-based, in linea con i principi della sussidiarietà, della governance multilivello e del partenariato, prevendendo un effettivo coinvolgimento delle Regioni fin dalla fase di definizione dell'Accordo di Partenariato;
- 2. occorre che alle Regioni e agli enti locali siano riconosciuti visibilità e ruolo, sia nel Regolamento disposizioni comuni sia in quelli specifici di fondo;
- prevedere misure normative e programmatorie specifiche per compensare la discontinuità territoriale, basate su un indice di "perifericità insulare" da definire principalmente sulla base dell'estensione e della popolazione interessata;
- 4. operare semplificazione ad esempio mediante la riduzione degli oneri amministrativi derivanti dalla normativa in materia di aiuti di Stato, l'esplicitazione in disposizioni attuative del principio di proporzionalità (in base alla dimensione dei Programmi) in riferimento alla gestione, ai controlli e alla concentrazione tematica.

Obiettivi e regole generali relative al sostegno

- 5. promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale sia nelle aree urbane che nelle aree con svantaggi naturali o demografici o che hanno difficoltà ad accedere ai servizi di base (aree interne);
- 6. contrarietà alla **rimozione del FEASR** dal regolamento sulle disposizioni comuni, per non pregiudicare l'approccio integrato dei Fondi strutturali e di investimento nelle aree rurali e continuare a mantenere una programmazione regionalizzata anche nell'attuazione della PAC;
- 7. Fondo sociale europeo all'interno della politica di coesione (come strumento per investire in capitale umano e a tutela dell'inclusione sociale).

Approccio strategico

- 8. "territorialità delle risorse" in relazione al trasferimento tra fondi o dai fondi al programma InvestEU o ad altri strumenti unionali in regime di gestione diretta od indiretta e equilibrio della distribuzione delle risorse tra territori, tenendo conto che il mantenimento delle risorse deve essere considerato a livello regionale;
- 9. più chiara esplicitazione del livello amministrativo di assolvimento delle nuove condizioni abilitanti (con particolare riferimento alle condizioni abilitanti orizzontali attinenti a materie di competenza statale) e della relazione, da un lato, tra eventuale mancato soddisfacimento di una condizione abilitante e inserimento, in domande di pagamento, di spese relative a obiettivi specifici legati alla stessa e, dall'altro, tra la mancata comunicazione della CE allo SM dell'avvenuto soddisfacimento e la possibilità di presentare domande di pagamento legate alla stessa;

- 10. dotazione chiara e certa per tutto il finanziamento settennale;
- 11. ferma opposizione all'imposizione di **condizionalità macroeconomica** nel legame tra Fondi SIE e Semestre curopeo;
- 12. si chiede di eliminare le previsioni di cui all'art. 15 al comma 1 e al comma 7. Tali previsioni subordinano eccessivamente le necessarie certezze in ordine alla disponibilità finanziaria e alla stabilità delle strategie programmate a livello dei PO ad eventuali variazioni di condizioni di contesto non governate dagli Stati membri o dai soggetti attuatori dei PO, o da variazioni di orientamenti del Consiglio europeo;
- 13. lo spostamento della componente 5 "Investimenti interregionali per l'innovazione" dal Regolamento Interreg al regolamento FESR non deve incidere negativamente sull'ammontare complessivo delle risorse assegnate all'obiettivo della cooperazione territoriale europea, il coinvolgimento delle Regioni nella governance e nell'attuazione dovrebbe comunque essere mantenuto;
- 14. richiesta di chiarezza sulle procedure operative per il collegamento tra Semestre europeo e i suoi strumenti e politica di coesione; a patto di una dimensione territoriale nel Semestre europeo, dove le raccomandazioni specifiche per Paese siano frutto dell'applicazione del principio di partenariato, (emendamento 34 all'art.18 RDC). Per quanto riguarda il FSE+ si osserva che gli obblighi di concentrazione, anche rispetto alle Raccomandazioni Paese, non possono limitare la capacità delle politiche di andare incontro alle esigenze territoriali. Si può sostenere l'approccio alla concentrazione tematica, ma rimarcando l'esigenza di maggiore flessibilità e sottolineando che le scelte di concentrazione dovrebbero prioritariamente avvenire sulla base dei bisogni di sviluppo e di crescita dei territori.

Programmazione

- 15. Necessità di un Rapporto integrato e sinergico PON/POR rispetto al territorio; nello specifico, necessità di definire la previsione dei PON solo laddove strettamente necessario per incompatibilità con la natura di un POR, tenendo in ogni caso in debita considerazione le esperienze della Programmazione 2014-2020.
- 16. necessità di un innalzamento dei tassi previsti per l'Assistenza Tecnica FESR;
- 17. necessità di razionalizzare la struttura dei programmi e una riduzione dei tempi per l'approvazione delle modifiche ai programmi che non può essere equivalente ai tempi per la prima approvazione degli stessi; emerge inoltre la necessità di specificare, come nella programmazione attuale (cfr. art. 10 del Regolamento 1303/2013) quali parti dei programmi sono approvate con Decisione della Commissione Europea e quali invece non richiedono, in caso di modifica, una nuova decisione, al fine di semplificare gli adeguamenti dei PO che non hanno impatti di rilievo.
- 18. richiesta di rivedere almeno per le regioni con un livello di RNL inferiore al 75%, la possibilità di concentrare le risorse non solo sugli obiettivi 1 e 2.

Sorveglianza, valutazione, comunicazione e visibilità

- 19. richiesta di riduzione degli oneri amministrativi derivanti dalla normativa sugli aiuti di stato, ad esempio attraverso l'autorizzazione degli aiuti all'atto dell'approvazione dei programmi e richiesta di una omogeneità di regole tra programmi a gestione concorrente e programmi a gestione diretta; inoltre, si fa presente una potenziale criticità relativa alla condizione abilitante in tema di aiuti di Stato con specifico riferimento al controllo sulle imprese in difficoltà. Una semplificazione della definizione di impresa in difficoltà potrebbe rendere più agevole la predisposizione di strumenti di controllo a livello centrale e, conseguentemente, la messa a disposizione alle AdG;
- 20. in materia di gestione e controllo, evitare duplicazioni, consentendo l'utilizzo della normativa nazionale conforme.

Sostegno finanziario

- 21. Richiesta di introdurre condizioni di semplificazione delle procedure di audit/valutazione sugli **Strumenti finanziari**, in particolare i controlli dovrebbero essere a livello di beneficiario e non a livello di destinatario. Si chiede di ripristinare il meccanismo in vigore nella programmazione 2014-2020 che consente di dichiarare a tranche in anticipazione le risorse impegnate per gli Strumenti finanziari;
- 22. richiesta di introdurre la possibilità di reimpiego delle risorse restituite dagli strumenti finanziari anche per altre forme di sostegno: le risorse restituite, prima della fine del periodo di ammissibilità, agli strumenti finanziari, provenienti da investimenti a favore di destinatari finali o dallo sblocco delle risorse accantonate secondo quanto concordato nei contratti di garanzia, compresi i rimborsi di capitale e qualsiasi tipo di entrate generate imputabili al sostegno dei fondi, sono reimpiegate negli stessi strumenti finanziari o in altri per ulteriori investimenti a favore di destinatari finali (o in altre forme di sostegno), per lo stesso obiettivo o obiettivi specifici e a copertura di tutti i costi e le commissioni di gestione associati a tali ulteriori investimenti.

Gestione finanziaria

- 23. Richiesta di accrescere il tasso di prefinanziamento portandolo da un pagamento annuale proposto dello 0,5% in media ad almeno il 2%;
- 24. richiesta del mantenimento dell'attuale regola "n+3" (per evitare la sovrapposizione tra la chiusura dell'attuale periodo di programmazione e il primo obiettivo n+2 di quello nuovo, facendo gravare sull'attuazione dei programmi un notevole onere amministrativo). Se non fosse percorribile tale strada, si auspica una gradualità nel ritorno all'"n+2";
- 25. richiesta di eliminare la presentazione/chiusura annuale dei conti in quanto rappresenta un oncre amministrativo per le amministrazioni titolari di PO, dal momento che le operazioni finanziate hanno durata pluriennale, le stesse non riescono ad essere incluse nell'ambito dell'anno contabile;

Quadro finanziario

- 26. Richiesta di mantenimento dell'attuale livello dei tassi di cofinanziamento all'85 % (per le regioni meno sviluppate e quelle ultraperiferiche, nonché per il fondo di coesione e l'obiettivo della CTE,) al 70% (per le regioni in transizione) e al 50 % (per le regioni più sviluppate, evitando il disimpegno dei fondi, specie nelle regioni meno sviluppate, e la ridotta attrattiva della politica di coesione, in particolare nelle regioni più sviluppate) e parallelo mantenimento dei tassi di cofinanziamento nazionali;
- 27. occorre che siano destinate al FSE+ risorse aggiuntive, dal momento che il nuovo strumento ingloba altri programmi, compresa la linea di intervento per l'occupazione giovanile cui era destinata una dotazione specifica nel periodo 2014-2020. La proposta della Commissione, invece, riduce la dotazione finanziaria del FSE+ di circa il 6%, a fonte di un incremento nel numero di obiettivi e di un ampliamento degli stessi;
- 28. ritiene negativa la fissazione di un massimale per l'IVA come spesa ammissibile (5 000 000 EUR), perché rischia di rendere i programmi meno interessanti per i richiedenti, in particolare nel caso di progetti infrastrutturali di grandi dimensioni;
- 29. richiede che l'orizzonte temporale della programmazione venga mantenuto su 7 anni, stabilendo le dotazioni finanziarie anche per il 2026-2027, al fine di assicurare la continuità della principale politica d'investimento dell'Unione;
- 30. invita la Commissione ad una rivalutazione della somma ponderata della quota della popolazione delle regioni frontaliere NUTS 3 e NUTS 2 e della quota della popolazione totale di ciascuno Stato membro, per i programmi di cooperazione transfrontaliera e transnazionale;
- 31. in relazione al punto precedente, richiesta di modifica nell'allegato XXII (programmi di cooperazione transfrontaliera e transnazionale) dei criteri di calcolo per l'assegnazione dei fondi, basati sulla popolazione, escludendo categoricamente l'applicazione del criterio dei 25 km, al fine di mantenere gli assetti geografici della programmazione 2014-2020.

Governance

- 32. Richiesta di scorporo del cofinanziamento regionale e statale dal computo del Patto di Stabilità (richiesta di esclusione del co-finanziamento nazionale dai vincoli di bilancio per assicurare la continuità della principale politica di investimento dell'Unione);
- 33. strategie macroregionali: richiamare il loro rafforzamento nel quadro programmatorio fondi SIE, introducendo meccanismi di convergenza dei programmi operativi su obiettivi e progetti macreoregionali;
- 34. richiesta di intervenire nel Regolamento relativo al FESR, indicando più esplicitamente, nel quadro della realizzazione degli altri obiettivi, la valorizzazione dei beni culturali.

L/ Athroa	רוסח	Draia.	/11		L
Roma.	LCU	braio	40	1.	7

Elementi conoscitivi per la

Conferenza stampa per la presentazione dell'iniziativa congiunta tra i governi regionali di Sardegna, Corsica e Isole Baleari

Bruxelles, 6 febbraio 2019

1. COSA SONO LE RUP

Le regioni ultraperiferiche (RUP) sono una categoria territoriale prevista dal Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea (TFUE) per riconoscere, a determinati territori, una attenzione particolare nell'ambito delle politiche della UE, in ragione della loro specificità territoriale.

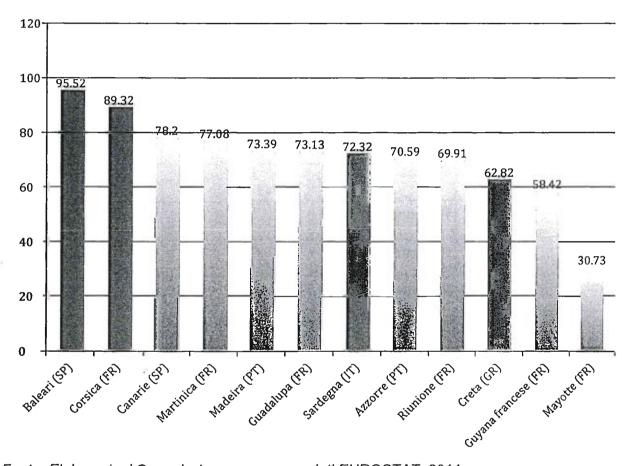
1.	Guadalupa	Francia
2.	Guyana francese	Francia
3.	Martinica	Francia
4.	Mayotte	Francia
5.	Riunione	Francia
6.	Saint-Martin	Francia
7.	Azzorre	Portogallo
8.	Madeira	Portogallo
9.	Canarie	Spagna

ELEMENTI DI CONFRONTO TRA ECONOMIE DELLE REGIONI INSULARI E DELLE RUP

2.1 Prodotto interno lordo (PIL) per abitante in standard di potere d'acquisto (purchasing power standard, PPS) in relazione alla media UE-28 delle regioni NUTS 2 (2014)

Guadalupa	Francia	RUP	73,13
Guyana francese	Francia	RUP	58,42
Martinica	Francia	RUP	77,08
Mayotte	Francia	RUP	30,73
Riunione	Francia	RUP	69,91
Saint-Martin	Francia	RUP	n.d.
Azzorre	Portogallo	RUP	70,59
Madeira	Portogallo	RUP	73,39
Canarie	Spagna	RUP	78,20
Sardegna	Italia	Isola periferica	72,32
Corsica	Francia	Isola periferica	89,32
Baleari	Spagna	Isola periferica	95,52
Creta	Grecia	Isola periferica	62,82

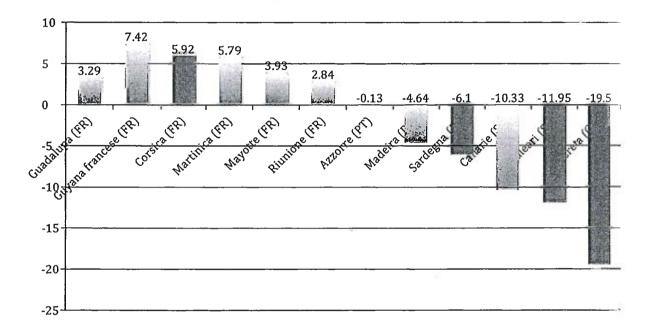
GRAFICO 1. Prodotto interno lordo (PIL) per abitante in standard di potere d'acquisto (*purchasing power standard*, PPS) in relazione alla media UE-28 delle regioni NUTS 2 (2014)



2.2 Variazione del prodotto interno lordo (PIL) per abitante in standard di potere d'acquisto (*purchasing power standard*, PPS) in relazione alla media UE-28 delle regioni NUTS 2, (confronto 2018-2014)

Guadalupa	Francia	RUP	3,29
Guyana francese	Francia	RUP	7,42
Martinica	Francia	RUP	5,79
Mayotte	Francia	RUP	3,93
Riunione	Francia	RUP	2,84
Saint-Martin	Francia	RUP	n.d.
Azzorre	Portogallo	RUP	-0,13
Madeira	Portogallo	RUP	-4,64
Canarie	Spagna	RUP	-10,33
Sardegna	Italia	Isola periferica	-6,10
Corsica	Francia	Isola periferica	5,92
Baleari	Spagna	Isola periferica	-11,95
Creta	Grecia	Isola periferica	-19,50

GRAFICO 2. Variazione del prodotto interno lordo (PIL) per abitante in standard di potere d'acquisto (*purchasing power standard*, PPS) in relazione alla media UE-28 delle regioni NUTS 2, (confronto 2018-2014)

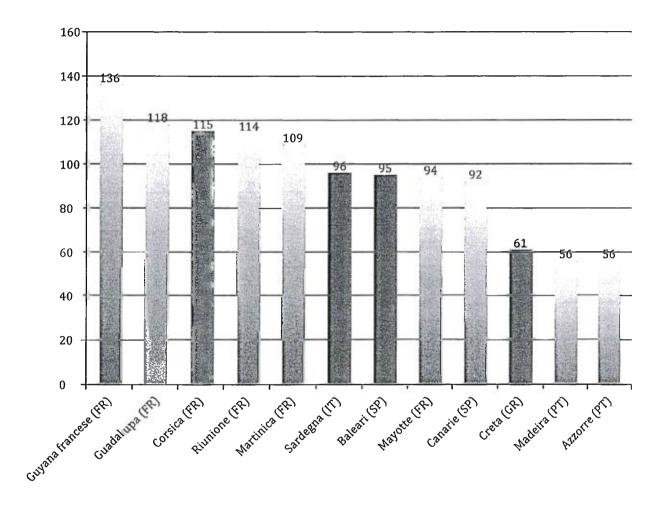


2.3 Valore aggiunto lordo per persona occupata in relazione alla media UE-28 delle regioni NUTS 2 (2014)

. . . .

Guadalupa	Francia	RUP	118
Guyana francese	Francia	RUP	136
Martinica	Francia	RUP	109
Mayotte	Francia	RUP	94
Riunione	Francia	RUP	114
Saint-Martin	Francia	RUP	n.d.
Azzorre	Portogallo	RUP	56
Madeira	Portogallo	RUP	56
Canarie	Spagna	RUP	92
Sardegna	Italia	Isola periferica	96
Corsica	Francia	Isola periferica	115
Baleari	Spagna	Isola periferica	95
Creta	Grecia	Isola periferica	61

GRAFICO 3. Valore aggiunto lordo per persona occupata in relazione alla media UE-28 delle regioni NUTS 2 (2014)

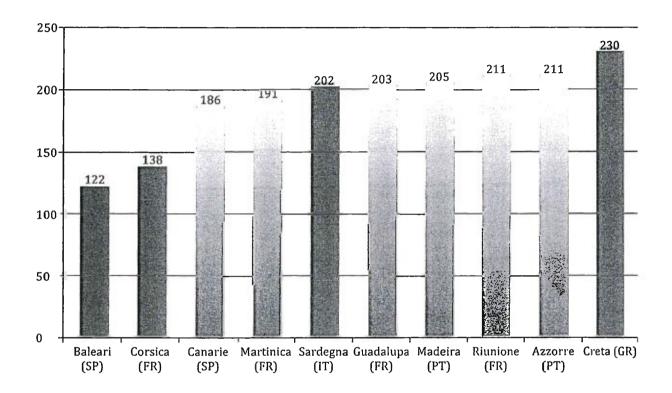


2.4 Posizione in classifica delle 271 Regioni UE di livello NUTS 2 per PIL

Guadalupa	Francia	RUP	203
Guyana francese	Francia	RUP	n.d.
Martinica	Francia	RUP	191
Mayotte	Francia	RUP	n.d.
Riunione	Francia	RUP	211
Saint-Martin	Francia	RUP	n.d.
Azzorre	Portogallo	RUP	211
Madeira	Portogallo	RUP	205
Canarie	Spagna	RUP	186
Sardegna	Italia	Isola periferica	202
Corsica	Francia	Isola periferica	138
Baleari	Spagna	Isola periferica	122
Creta	Grecia	Isola periferica	230

Fonte: Elaborazioni CRPM su dati DG REGIO ed EUROSTAT, dati 2014

GRAFICO 4. Posizione in classifica delle 271 Regioni UE di livello NUTS 2 per PIL



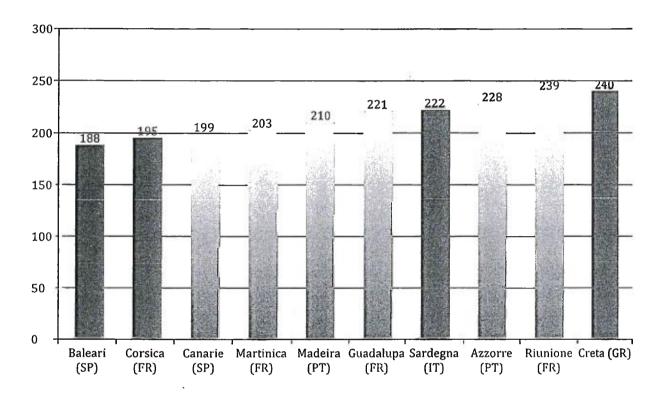
Fonte: Elaborazioni CRPM su dati DG REGIO ed EUROSTAT, dati 2014

2.5 Posizione in classifica delle 271 Regioni UE di livello NUTS 2 per Indice di Competitività Regionale

Guadalupa	Francia	RUP	221
Guyana francese	Francia	RUP	n.d.
Martinica	Francia	RUP	203
Mayotte	Francia	RUP	n.d.
Riunione	Francia	RUP	239
Saint-Martin	Francia	RUP	n.d.
Azzorre	Portogallo	RUP	228
Madeira	Portogallo	RUP	210
Canarie	Spagna	RUP	199
Sardegna	Italia	Isola periferica	222
Corsica	Francia	Isola periferica	195
Baleari	Spagna	Isola periferica	188
Creta	Grecia	Isola periferica	240

Fonte: Elaborazioni CRPM su dati DG REGIO ed EUROSTAT, dati 2014

GRAFICO 5. Posizione in classifica delle 271 Regioni UE di livello NUTS 2 per Indice di Competitività Regionale



Fonte: Elaborazioni CRPM su dati DG REGIO ed EUROSTAT, dati 2014

3.

INQUADRAMENTO GIURIDICO NEL TRATTATO SUL FUNZIONAMENTO DELL'UNIONE EUROPEA (TFUE)

L'inquadramento normativo delle RUP è contenuto essenzialmente nell'art. 349 TFUE, che:

- individua nominalmente le RUP;
- prevede l'adozione di misure specifiche volte a mitigare gli effetti dell'insularità e
 della distanza dal continente europeo, attraverso provvedimenti di politica doganale
 e commerciale, politica fiscale, zone franche, agricoltura e pesca, condizioni di
 fornitura delle materie prime e di beni di consumo primari, aiuti di Stato e condizioni di
 accesso ai fondi strutturali e ai programmi orizzontali dell'Unione.

4. MISURE DI COMPENSAZIONE A SOSTEGNO ALLE RUP NELLE POLITICHE UE

Le misure di cui all'art. 349 hanno trovato attuazione attraverso una produzione normativa, da parte del legislatore europeo, che ha introdotto nell'ordinamento dell'Unione una serie di disposizioni derogatorie a favore delle RUP.

Queste beneficiano di un insieme sistemico di misure di compensazione in considerazione degli svantaggi strutturali derivanti dalla notevole distanza dalla piattaforma continentale europea.

POLITICHE UE	Ambiti d intervento
POLITICA DI	Disposizioni generali
COESIONE	Fondo Europeo di Sviluppo Regionale
	Cooperazione Territoriale Europea (CTE)
POLITICA DI	Regolamento generale di esenzione per categoria (GBER)
CONCORRENZA	Aiuti a finalità regionale
	 Aiuti a finalità regionale al funzionamento
	Aiuti di Stato a finalità regionale 2014-2020 (regimi di aiuti agli
124	investimenti e al funzionamento)
	Regimi di aiuto agli investimenti
	Regimi di aiuto al funzionamento
	○ Deroga di cui all'articolo 107, paragrafo 3, lettera A)
	 Intensità massime di aiuto applicabili agli aiuti a
	finalità regionale agli investimenti nelle zone "A"
70	Aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree
	Aiuti orizzontali nel settore del trasporto aereo e marittimo

AGRICOLTURA e SVILUPPO RURALE	 Fondo Europeo Agricolo per lo Sviluppo Rurale Programmi POSEI e misure specifiche nel settore dell'agricoltura a favore delle regioni ultraperiferiche dell'Unione Aiuti di Stato Dazi doganali e regimi specifici di approvvigionamento
PESCA	Politica comune della pescaFondo Europeo per gli Affari Marittimi e la Pesca
POLITICA COMMERCIALE	Esenzione totale o parziale dai dazi marittimi nelle regioni ultraperiferiche
COMUNE E MISURE DOGANALI	Esenzione totale o parziale dai dazi marittimi nelle regioni ultraperiferiche francesi
	 Esenzione totale o parziale dai dazi marittimi in Guadalupa, Guyana, Martinica e Mayotte
	Sospensione totale o parziale del regime doganale nelle Isole Canarie
	Sospensione totale o parziale del regime doganale nelle Azzorre e Madeira
	Sospensione totale o parziale del regime doganale nelle isole Canarie
REGIMI FISCALI DIFFERENZIATI	Regime fiscale differenziato per prodotti locali nelle isole Canarie
	 Regime fiscale differenziato per beni prodotti e consumati a Madeira e nelle Azzorre
	Regime fiscale differenziato per beni prodotti in Guadalupa, Guyana, Martinica e Riunione
	Regime IVA differenziato per beni prodotti a Madeira e nelle Azzorre e per prestazioni di trasporto
POLITICA DELL'AMBIENTE	Deroga al sistema di scambio di quote di emissione di gas serra per i trasporti aerei nelle RUP







Dichiarazione delle Isole Baleari -Corsica - Sardegna

PER UN NUOVO PATTO TRA TRE TERRITORI INSULARI DEL MEDITERRANEO OCCIDENTALE

Oggi, 21 novembre 2016, il Presidente della Regione Autonoma della Sardegna, il Presidente del Consiglio Esecutivo di Corsica e la Presidente della Comunità Autonoma delle Isole Baleari, si sono ufficialmente incontrati nella sede della Comunità Autonoma delle Isole Baleari, a Palma.

Insieme vogliono, in modo solenne, assumono la decisione esprimere di dare alla cooperazione tra la Corsica, la Sardegna e le Isole Baleari una dimensione strategica.

La dimensione strategica permetterà alle tre isole e ai loro rispettivi popoli, di promuovere i propri interessi comuni, non solo nei confronti dei rispettivi Stati ma anche nei confronti delle autorità dell'Unione europea.

Insieme intendono assumere un ruolo di ponte tra le sponde Nord e Sud del Mediterraneo.

Hanno così adottato la seguente dichiarazione d'intenti.

Premesso che:

- la condizione di insularità, che contraddistingue i tre territori insulari comporta l'esistenza di severi svantaggi strutturali che condizionano le prospettive di sviluppo;
- tale condizione produce un incremento dei costi per il trasporto dei passeggeri e delle merci, delle reti di distribuzione e di comunicazione e crea anche discontinuità, aleatorietà, ritardi e debolezza nelle connessioni e nei processi di sviluppo;
- le nostre Isole sono particolarmente esposte alla crisi finanziaria internazionale e economica, al rischio di fallimento di mercato e al rischio che si creino situazioni dominanti e di abuso delle stesse;

- la vicnanza culturale e geografica tra le nsotre tre Isole costituisce evidenti opportunità nell'area euro mediterranea.
- Sardegna, Corsica e Isole Baleari hanno intenzione di rafforzare le loro relazioni istituzionali e creare un nuovo quadro di cooperazione con l'obiettivo di favorire lo sviluppo economico, sociale, culturale, scientifico e ambientale delle tre Regioni, nonché il rafforzamento dei legami di solidarieta e amicizia tra i tre popoli;

Visto

l'articolo 174 del Trattato sul funzionamento dell'Unione che riconosce che «un'attenzione particolare» alle zone rurale (...) e le regioni insulari, transfrontaliere e di montagna, e l'articolo 175 dello stesso Trattato prevede che «l'elaborazione e la realizzazione delle politiche e delle azioni dell'Unione, nonché l'attuazione del mercato interno tengano conto degli obiettivi dell'articolo 174 e concorrano alla loro realizzazione. »

CONCORDANO

- sulla necessità che la politica di coesione dell'Unione europea post 2020 debba garantire ai tre territori insulari firmatari adeguati finanziamenti aggiuntivi che possano compensarle dei loro svantaggi geografici, così come quelli derivanti dalla perifericita;
- sulla necessita di ottenere dall'Unione europea forme di fiscalita che tengano conto della specificita dei propri territori e l'adozione di regimi specifici sulla concorrenza;
- sulla necessità di lavorare congiuntamente per il superamento degli effetti negativi determinati dalla condizione di insularità (associata alla perifericita') e di sviluppare progettualità ed iniziative condivise;
- sulla necessita di consolidare le loro relazioni e allargarne ad altri territori e istituzioni insulari del Mediterraneo;
- sulla necessita' di individuare nuovi strumenti finanziari della cooperazione territoriale europea destinati a promuovere e facilitare la cooperazione tra le isole;
- sulla necessità di affermare presso l'Unione Europea l'importanza del proprio ruolo nel dialogo con la sponda sud del Mediterraneo.

SOLLECITANO

ai rispettivi Stati e alle Istituzioni europee:

 di prestare la necessaria e adeguata considerazione alle esigenze contenute nella presente dichiarazione, specialmente in occasione degli incontri per la definizione delle politiche di coesione post 2020; che venga istituito uno spazio di cooperazione territoriale "Isole periferiche del Mediterraneo" nell'ambito dei negoziati della Politica di Coesione post 2020, come quello già esistente per Madeira/Azzorre/Canarie che gia' beneficiano di un Programma operativo

congiunto;

di garantire a tutte le isole periferiche dell'UE adeguate misure compensatorie paragonabili a

quelle di cui attualmente possono usufruire esclusivamente le isole ultraperiferiche;

 di tenere maggiormente in considerazione la problematica specifica delle cosiddette regioniarcipelago, ovvero regioni comprendenti isole minori che soffrono di "doppia" e perfino

"tripla" insularità

di tenere, al pari in considerazione, la problematica specifica delle aree insulari montane e

rurali

E A TAL FINE STABILISCONO

1. di agire insieme perche' le istituzioni e organismi europei, nel processo di definizione dei

nuovi Fondi europei posto 2020, supportino sempre piu' le richieste contenute nella

presente dichiarazione;

2. di presentare congiuntamente emendamenti che difendano gli interessi delle regioni insulari

nelle proposte di parere del Comitato delle Regioni;

3. di rendere formalmente stabile la collaborazione tra la Sardegna, la Corsica e le Isole Baleari

per il conseguimento degli obiettivi definiti nel presente documento.

Palma, 21 novembre 2016

Le Président de la Région Autonome de Sardaigne La Présidente de la Communauté Autonome des Îles Baléares U Presidente di u Cunsigliu Esecutivu di Corsica

Francesco PIGLIARU

Francina ARMENGOL

Gilles SIMEONI







Regione Autonoma della Sardegna Utilicio di Gabinetto della Presidenza Prot. Entrata del 22/06/2017 nr. 0004228 Classifica 1.8.1.Faso. 124 — 2012 01-00-00

Dichiarazione congiunta dei Presidenti della Regione Autonoma della Sardegna, del Consiglio Esecutivo della Corsica e della Comunità Autonoma delle Isole Baleari della mobilità della regioni periferiche insulari

Cagliari 21 giugno 2017

Insularità, perifericità e politiche di coesione

Noi Presidenti della Regione Autonoma della Sardegna, della Comunità Autonoma delle Isole Baleari e del Consiglio Esecutivo della Corsica, nell'ambito delle politiche di coesione dell'Unione Europea, riaffermiamo il ruolo centrale delle Isole come attori strategici di sviluppo economico e inclusività. Apparteniamo all'Europa, siamo una risorsa e vogliamo dare un importante contributo nella costruzione di una nuova Europa post 2020.

Il Mediterraneo costituisce uno spazio vitale per l'Europa e noi Regioni siamo essenziali per lo sviluppo. Tutte le politiche europee devono tener conto della "insularità".

La discontinuità territoriale che caratterizza le isole comporta, infatti, svantaggi di natura economica, sociale e territoriale rispetto alle regioni continentali, come riconosciuto dall'articolo 174 del TFUE, che indeboliscono il corretto inserimento delle isole all'interno del mercato comune e ostacolano la piena integrazione territoriale degli abitanti delle isole. cfr Parere COTER-VI/022 del Comitato delle Regioni, 123° sessione plenaria, 11-12 maggio 2017).

Le regioni insulari si caratterizzano infatti per dimensioni ridotte, perifericità e vulnerabilità. L'insularità e la perifericità comporta condizioni di mercato locale limitato e, nel caso specifico degli arcipelaghi, anche frammentato e distante; costi di trasporto elevati (per logistica, merci e assicurazioni) e situazioni di concorrenza imperfetta (oligopoli se non addirittura monopoli) per via della discontinuità.

Per quanto riguarda, in particolare, le politiche di trasporto, gli attuali strumenti previsti dalla normativa europea non danno adeguate risposte ai problemi legati all'insularità. Infatti, l'attuale regime in materia di finanziamenti pubblici non è sempre adatto a conseguire l'obiettivo di incrementare la mobilità; in particolare nell'interesse dei territori insulari.

Le Isole non hanno mezzi di trasporto alternativi rispetto a nave ed aereo, non hanno infrastrutture viarie e ferroviarie passanti da sfruttare e non hanno regioni confinanti con le quali fare sinergie.

Sono, pertanto, necessarie altre forme, anche complementari, di incentivazione della mobilità al fine di superare le criticità delle isole che intendiamo chiedere all'Europa.

La collaborazione strategica tra Sardegna, Corsica e Isole Balcari per un nuovo Patto tra i tre territori insulari del Mediterraneo occidentale

Il 21 novembre 2016, noi Presidenti della Regione Autonoma della Sardegna, del Consiglio Esecutivo della Corsica e della Comunità Autonoma delle Isole Baleari, abbiamo sottoscritto la Dichiarazione delle Isole Baleari-Corsica-Sardegna per un "nuovo patto tra tre territori insulari del Mediterraneo occidentale". Nel Patto è stato assunto l'impegno di lavorare congiuntamente per il superamento degli effetti negativi determinati dalla condizione di insularità associata alla perifericità, resa ancora più pesante e critica nelle cosiddette regioni-arcipelago ovvero comprendenti isole minori che soffrono di doppia e persino tripla insularità e di sviluppare progettualità ed iniziative condivise.

Il Comitato delle Regioni ha adottato nella 123° sessione plenaria dell'11-12 maggio 2017 il Parere COTER-VI/022 "L'imprenditorialità nelle isole: il contributo alla coesione territoriale" il quale, nel riconoscere l'importanza fondamentale della politica di coesione nel perseguimento di uno sviluppo regionale equilibrato in tutta l'Unione Europea, raccomanda che le isole formino oggetto di particolare attenzione nella politica di coesione dopo il 2020, in applicazione degli articoli 174 e 175 del TFUE. In particolare, raccomanda che i collegamenti di trasporto, settori essenziali per la competitività delle imprese insulari, possano godere di particolari esenzioni.

Interventi complementari per il sistema dei trasporti da e verso le isole

Con il presente documento, intendiamo avviare un confronto con i nostri rispettivi Governi e le Istituzioni europee in materia di incentivi per la promozione della mobilità nei territori insulari al fine di superare le rigidità dell'attuale regime comunitario in materia di finanziamenti pubblici. In particolare, intendiamo proporre:

1. MOBILITY COMPACT

Si tratta di uno strumento contrattuale innovativo tra gli enti pubblici (locali) e vettori aerei, selezionati attraverso procedure ad evidenza pubblica, volto a realizzare un potenziamento della mobilità verso le comunità insulari: attraverso tale contratto i vettori aerei si impegnano, dietro corrispettivo da parte della pubblica amministrazione territoriale, ad assicurare un aumento del flusso di passeggeri in entrata nei periodi di bassa stagione in tali territori.

- L'intervento mira a conseguire due scopi principali:
- (i) un aumento dei volumi di passeggeri in entrata, in bassa stagione;
- (ii) un aumento misurabile del gettito fiscale grazie all'aumento del numero dei passeggeri in ingresso.

Poiché la spesa effettuata localmente dai passeggeri in entrata produrrà un aumento del gettito proveniente da talune imposte locali o statali, l'intervento diventa redditizio per l'ente pubblico e, conseguentemente, non comporterà per le compagnie aerce beneficiaric nessun elemento di aiuto di Stato ai sensi della normativa europea. Sarà, pertanto, escluso dall'ambito di applicazione degli artt. 107-108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Il mobility compact presenta, inoltre, profili di rischio molto ridotti in quanto il corrispettivo ai vettori viene erogato solo a condizione, e nella misura in cui, si raggiungano i risultati di traffico contrattualmente pattuiti e prevede misure sanzionatorie nel caso di mancato raggiungimento, anche parziale, del risultato.

2. METROAEREO

Si tratta di un servizio pubblico onerato denominato metroaereo tra le isole Corsica, Sardegna, Baleari e le penisole italiana e iberica, in applicazione dei medesimi principi attualmente applicati alla continuità territoriale tra ciascuna isola e il proprio continente. In tal modo consentendo una continuità territoriale "mediterranea".

3. CORRIDOI MARITTIMI

Poiché attualmente le regioni insulari non sono comprese nelle reti di trasporti europee e nei corridoi di trasporto chiediamo all'Unione europea di assicurare o la partecipazione dei nostri territori ai medesimi o, alternativamente, di individuare strumenti giuridici e finanziari affinché le isole si possano interconnettere a tali reti e corridoi.

4. SUPERAMENTO LIMITI COLLEGATI ALLE DISTANZE CHILOMETRICHE

Nell'ambito della cooperazione transfrontaliera prevista dall'art. 3 del Regolamento di cooperazione territoriale chicdiamo che alle regioni insulari non venga applicato il limite massimo attualmente stabilito di 150 km.

5. TRASPORTO MERCI

In materia di trasporto merci, riteniamo che le agevolazioni fiscali attualmente previste per le Regioni ultra periferiche debbano equamente essere applicate anche alle altre isole in forma proporzionale rispetto alla lontananza chilometrica.

6. TARIFFA FISSA

Si segnala l'importanza per le regioni insulari di poter prevedere, laddove non già attuato, tra le forme d'intervento pubblico, anche la possibilità di stabilire tariffe fisse, per garantire un prezzo stabile ed equo rispetto alle altre tarisfe continentali.

Il Presidente della Regione Autonoma della Sardegna

Francesco PIGLIARU

Il Presidente della Collettività Territoriale della

Corsica

Gilles Simeoni

Il Presidente della Comunità Autonoma delle Isole Baleari

Francina Armengol



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

IL PRESIDENTE

Regione Autonoma della Sardegna Ufficio di Gabinetto della Presidenza Prot. Uscita del 12/02/2019 nr. 0001078 Classifica I.8.1-4

Presidente del Consiglio dei Ministri
 Prof. Giuseppe Conte
 PEC: presidente@pec.governo.it

Gentile Presidente,

come noto, le tre regioni insulari Sardegna, Corsica e Baleari hanno stretto un accordo di collaborazione nel 2016 nell'ambito della loro partecipazione ai lavori del Comitato europeo delle Regioni. Da allora portano avanti un lavoro comune che parte dalla constatazione di come le regioni insulari non comprese in quelle ultra-periferiche condividano una situazione di svantaggio strutturale sinora non riconosciuta.

Sostenute da studi specialistici, Sardegna, Corsica e Baleari hanno individuato i nodi cruciali, dalla mobilità al regime fiscale e chiedono che tale situazione debba invece trovare attenzione e spazio nella programmazione della politica di coesione post 2020, così come nella normativa europea.

Trasmetto all'attenzione del Governo italiano il documento da noi sottoscritto, al fine di promuovere analoga congiunta iniziativa da parte dei rispettivi governi nei confronti dell'Europa.

Con i saluti più cordiali.

Francesco Pigliaru

tramit an







Corsica – Isole Baleari – Sardegna

Lettera congiunta ai Governi di Francia, Spagna, Italia

Signor Presidente del Consiglio, Italia Signor Presidente del Governo, Spagna Signor Primo Ministro, Francia

Gentile Presidente del Consiglio,

La Corsica, la Sardegna e le Isole Baleari, che hanno intrapreso da quasi tre anni un percorso di lavoro comune, in particolare nell'ambito della Conferenza delle regioni periferiche e marittime, hanno voluto portare congiuntamente all'attenzione dei capi di governo dei rispettivi Paesi le difficoltà politiche legate agli svantaggi strutturali delle regioni insulari europee non "ultraperiferiche". L'urgenza alla base di questa iniziativa comune si inquadra nel contesto della definizione delle politiche europee per il periodo di programmazione post-2020.

La coesione economica, sociale e territoriale è uno degli obiettivi sanciti dal Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE), il cui articolo 174 esprime chiaramente la volontà di costruire un'Europa unita e solidale, indipendentemente dalle specificità dei territori.

Nell'articolo 349, il TFUE riconosce la condizione di "ultraperifericità" per taluni territori ed elenca come corollario le azioni necessarie a compensare gli svantaggi di tali territori. Questo regime favorevole, di cui godono le regioni ultraperiferiche, sarà confermato dalla futura politica di cooperazione territoriale europea.

La situazione è al contrario sensibilmente diversa per gli altri territori insulari. Nonostante l'articolo 174 riconosca le difficoltà strutturali legate alla condizione di insularità, tale riconoscimento, a differenza di quanto avviene per i territori ultraperiferici, è rimasto finora lettera morta e non ha determinato alcun intervento operativo e concreto. Questa lacuna ostacola qualsivoglia prospettiva di sviluppo delle isole.

La discontinuità territoriale, caratteristica precipua dell'insularità, è fonte di svantaggi specifici, al di là di quelli legati alla distanza, che sono significativamente più rilevanti nel caso delle regioni insulari. Molti studi hanno messo in luce nel dettaglio le conseguenze in termini di ritardi nell'innovazione e negli scambi. Ad esempio, uno studio del CRENoS (Università di Cagliari e Sassari) ha dimostrato che i costi di ampliamento di una rete logistica o relativi ad un servizio fornito dalle reti di distribuzione aumentano in caso di discontinuità territoriale. È quindi particolarmente difficile per una regione insulare disporre di una rete di distribuzione efficiente. Un fatto che penalizza la competitività delle imprese insulari, condizionando la crescita delle imprese esistenti e la creazione di nuove imprese, fatto che incide negativamente sul mercato del lavoro delle isole. In più, per i cittadini, ciò significa prezzi più elevati e una minore disponibilità di prodotti.

I problemi legati alla discontinuità territoriale sono particolarmente significativi anche in termini di mobilità e accessibilità da e per le isole, in assenza di trasporti alternativi, di infrastrutture stradali e ferroviarie con le regioni limitrofe, una sinergia che genera un reale "costo di cittadinanza" in termini di prezzo, frequenze, calendarizzaizione e tempi di percorrenza. Inoltre, la combinazione di "discontinuità territoriale – esiguità dei mercati domestici" espone le isole al rischio di posizione dominante, a discapito degli interessi degli utenti.

È necessario inoltre mettere l'accento sulla nostra specificità di isole del Mediterraneo. Nello scenario dei cambiamenti climatici disegnato nell'ultimo rapporto dell'Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) dello scorso 8 ottobre, la zona mediterranea risulta come una delle più colpite. Questi aspetti di vulnerabilità contribuiscono a far sì che sia necessario considerare la realtà specifica delle isole del mediterraneo, al fine di mantenere la coesione l'uguaglianza con il resto dei territori dell'Unione europea.

Al fine di garantire pari opportunità ai cittadini europei che vivono nei territori insulari sono necessari interventi specifici, sia in termini di regolamentazione che di risorse. Questo punto di vista è chiaramente espresso in numerosi documenti approvati da diverse istituzioni europee, tra cui la risoluzione del Parlamento europeo del 4 febbraio 2016 sulla situazione specifica delle isole non ultraperiferiche, numerosi pareri del Comitato delle regioni d'Europa e del CESE, e alcune dichiarazioni comuni della Conferenza delle Regioni Periferiche e Marittime.

Nonostante queste istanze, la legislazione europea e le politiche dell'UE non hanno ancora prodotto misure compensative sufficienti che siano in grado di mitigare gli svantaggi specifici della condizione insulare. In particolare, la politica degli aiuti di Stato nel settore dei trasporti non tiene sufficientemente conto delle caratteristiche territoriali specifiche delle isole e non raggiunge l'obiettivo di garantire il diritto alla mobilità di questi territori.

Inoltre, le recenti proposte della Commissione sulla connettività europea e sulla politica di coesione e di cooperazione territoriale europea non tengono conto della conseguente discontinuità territoriale e delle difficoltà strutturali dei territori insulari.

Alla luce di questi fattori e al fine di superare tali handicap, la Sardegna, la Corsica e le isole Baleari condividono la volontà di un pieno riconoscimento degli svantaggi strutturali causati dalla particolare situazione geografica delle isole, e chiedono l'effettiva attuazione dell'articolo 174 del TFUE attraverso misure specifiche volte a superare le limitazioni e i vincoli determinati dalla condizione insulare.

Pertanto, i governi regionali di queste tre isole si rivolgono ai rispettivi governi nazionali per chiedere loro di includere la questione insulare nel dibattito politico in seno al Consiglio dell'Unione europea e di promuovere, nel processo decisionale europeo, misure compensative finalizzate a superare gli svantaggi dell'insularità, con una specificata attenzione sulla disciplina in materia di aiuti di Stato, particolarmente penalizzante per questi territori.

L'obiettivo sarà quello di integrare, nel dibattito politico che definirà lo scenario normativo e programmatico per il periodo successivo al 2020, misure specifiche di compensazione proporzionali all'entità e all'estensione della discontinuità territoriale, tenendo conto di fattori quali un indice di "perifericità insulare" (demografia, stagionalità, tempo, ecc.). In questo modo sarà realizzata, ogni qualvolta ciò sia giustificato da elementi obiettivi, l'inserimento di una clausola di insularità nelle politiche pubbliche europee interessate.

La presente richiesta non mira ad ottenere una condizione di privilegio, ma esclusivamente delle misure di compensazione necessarie per consentire ai cittadini e alle imprese insulari di raggiungere una qualità della vita e del lavoro analoghe a quella dei territori continentali.

Si ritiene pertanto opportuno:

- riconoscere la compatibilità dei regimi di aiuto destinati a compensare i costi aggiuntivi direttamente imputabili ai vincoli associati alla condizione di insularità, in particolare per quanto riguarda il diritto alla mobilità di chi risiede nelle isole e il trasporto delle merci, e, più in generale, d'integrare la dimensione insulare nella fiscalità da applicare;
- garantire, conformemente al principio di sussidiarietà, la più ampia flessibilità nell'ambito degli interventi dei Fondi strutturali e di investimento europei (Fondi SIE) nelle aree tematiche in cui le sfide dei territori insulari periferici sono più evidenti, in modo da poter inserire nei documenti di programmazione obiettivi prioritari strettamente legati ai problemi insulari (trasporti, connettività digitale, reti energetiche, gestione delle risorse naturali);
- prevedere tassi di cofinanziamento dei fondi SIE più elevati per le regioni insulari periferiche;
- Incoraggiare la creazione di un sottoprogramma delle Isole del Mediterraneo all'interno del futuro programma Interreg Med 2021-2027. Questo sarebbe il modo più efficace per lavorare con le risorse comunitarie, evitando duplicati e fornendo i mezzi necessari per azioni che altrimenti possono essere affrontate solo attraverso molteplici e differenti programmi di finanziamento.
- -includere le regioni insulari periferiche nel sistema di collegamento alle reti europee di trasporto TEN-T, istituendo nel contempo un sistema di continuità territoriale efficiente e modernizzato che tenga conto di tutti i costi reali legati alle discontinuità fisiche e digitali;
- applicare l'articolo 174 del TFUE fin dalle prime fasi del processo decisionale, prevedendo "studi di impatto territoriale" finalizzati ad analizzare gli effetti delle

iniziative legislative europee nei territori insulari e realizzati con la partecipazione dei governi delle regioni interessate;

Questi sono i principali elementi che vogliamo portare alla vostra attenzione e all'attenzione degli organismi europei.

Voglia gradire, Signor Presidente del Consiglio, i nostri più cordiali saluti.

Bruxelles, 6 febbraio 2019

U Presidente di u Cunsigliu Esecutivu di Corsica

Gilles SIMEONI

La Présidente de la Communauté Autonome des Îles Baléares

Francina ARMENGOL

Il Presidente della Regione Autonoma della Sardegna

Francesco PIGLIARU

20:11/2019	Il Circulato curo peo delle regioni chiele l'in Horror, Un ura eli unola insulue nelle politiche di cossione de		oro	
	<u>Media center</u>	Contato		

L'Assemblea dei rappresentanti regionali e locali dell'UE

Sci qui> > <u>Notizic</u> > Il Comitato europeo delle regioni chiede l'inclusione di una clausola insulare nella politica di coesione dell'UE	Recercia.
comunicato stampa 1/05/2017 [Fondi strutturali e di investimento curopei	

Il Comitato europeo delle regioni chiede l'inclusione di una clausola insulare nelle politiche di coesione dell'UE per il periodo successivo al 2020

Le 362 isole dell'UE hanno difficoltà strutturali permanenti specifiche per loro che comportano costi aggiuntivi per le loro imprese e che incidono sulle loro prospettive di sviluppo. La maggior parte di queste regioni insulari non ha sperimentato la convergenza economica negli anni 2000 e la loro situazione è effettivamente peggiorata da allora, tra l'altro a causa della situazione finanziaria crisi e mancanza di innovazione. Alla luce di ciò, il Comitato europeo delle regioni, rappresentato da MarieAntoinette Maupertuis, membro escentivo dell'autorità regionale della Corsica, fa appello per le regioni insulari e nel in particolare le loro imprese, per beneficiare di misure specifiche e di criteri più pertinenti per l'ammissibilità dei fondi strutturali nel 2006 la futura politica di coesione europea (2020-2027).

Su richiesta della presidenza maltese dell'UE, il 12 maggio il Comitato europeo delle regioni ha adottato un parere che min a individuare potenzi ili soluzioni per promuovere l'imprenditorialità e promuovere lo sviluppo economico, sociale e territoriale delle isole. Oltre ai vari costi legati alla loro geografica situazione, le isole hanno economie scarsamente diversificate con un'alta percentuale di imprese molto piccole, piccole e niedie e un numero significativo di imprenditori che si destreggiano in diversi lavon.

Il CdR sottolinea che la politica di coesione dell'UE è la politica più adeguata per affrontare le lacune di sviluppo tra le isole e le altre regioni europee.

Tuttavia, le regioni insulari non godono di uno status speciale nell'attuale politica di coesione. Il CdR invita pertanto le autorità legislative europee ad agire
al di là del semplice riconoscimento degli handicap strutturali che colpiscono le isole, includendo una clausola insulare nella futura politica di coesione. Ciò include, tra l'altro,
l'introduzione di nuovi indicatori per misurare la situazione socioeconomica per determinare l'assegnazione delle risorse dei fondi strutturali, i eriteri devono prendere
conto dell'accessibilità e della competitività delle isole in determinati settori (economia blu, energin verde e turismo sostenibile in particolare).

Nel presentare la sua opinione alla sessione plenaria del CdR, Marie-Antoinette Maupertuis (FR / Alteanza europea) lin dichiarato: "Imprenditori delle isole e i cuttodini devono affrontare vincoli struturali legati alla loro stutazione geografica, che comportano costi aggiuntivi che incidono sulla loro crescita e sviluppo prospettive. Chiediamo alle isole di ricevere un'attenzione particalare nella politica di coesione dell'UE nel periodo successivo al 2020 per compensare gli effetti economici della loro natura e vincoli geografici. Devono essere abilitati a giocare al ginco del mercato unico e a trasformare i loro vincoli in junti di forza: "Il relatore così chiede la "reale applicazione" dell'articolo 174 TFUE, che prevede che le isole, tra le altre regioni, richiedano un'attenzione particolare da parte dell'UE a causa della loro handicap geografici, demografici e sociali.

Tonino Picula (HR / PES), deputato europeo e vicepresidente dell'intergruppo del Parlamento europeo su mari, fiumi, isole e zone costiere, hanno accolto con favore il Comitato del parere delle Regioni e ha sostenuto le sue conclusioni e raccomandazioni: "L'attuale politica di coesione nan fornisce il sostegno necessario alle regioni insulari. Importanti riforme devono essere adottate nella futura politica di coesione dopo il 2020. Il Parlamento europeo non vinde solo che la parola "isole" appaia più frequentemente nei testi. Viole una politica adeguata e specifica che produca risultati tangibili per le isole".

Il CdR chiede inoltre l'istituzzione di un sistema di assistenza operativa per le imprese insulari per compensare i costi aggiuntivi delle isole. Questo aiuto dovrebbe essere autorizzato ed esentato allo stesso modo delle regioni ultraperiferiche e delle aree scarsamente popolate. Allo stesso modo, il Comitato propone anche maggiore flessibilità per la regiola de minimis (che esenta lo Stato dal dover notificare alla Commissione europea gli aiuti concessi alle imprese in cui l'importo è al di sotto di una determinata soglia) nel caso delle isole e per le disposizioni sugli appalti pubblici

compenserebbe lo svantaggio che le imprese insulari affrontano rispetto alle imprese sulla terraferma nella competizione per gare d'appalto, dato che affrontano costi significativamente più altre maggiori vincoli.

Note per i redattori:

Vi sono 362 isole con oltre 50 abitanti nell'UE, per un totale di 17,7 milioni di persone (di cui 3,7 milioni nelle regioni ultraperiferiche). Il per Il PIL pro capite delle isole era pari a circa il 79,2% della media UE nel 2010 e molte isole rimangono nella categoria delle regioni meno sviluppate

https://cor.curopa.cu/cn/news/Pages/unk.gration-classe-unsalarste-dans-politiques-cohesion-ue.aspx

Pagina 2019

Il Comitato curapeo delle regioni chiede l'inclusione di una clausala insulare nelle politiche di coessone dell'UL per il periodo successivo al 2020

Le regioni insulari presentano caratteristiche geografiche, economiche, demografiche e sociali specifiche associate alle loro sfide uniche, piccole dimensioni (superficie terrestre, popolazione, economia), piccolo mercato locale e difficoltà nel raggiungere economie di scala, costi di trasporto elevati, relazioni industriali sottosviluppate e mancanza di know-how imprenditoriale, infrastrutture e servizi alle imprese (rispetto alle regioni continentali).

L'articolo 174 del trattato europeo stabilisce che le regioni insulari meritano un'attenzione particolare da parte dell'UE, che deve mirare a ridurre le disparità tra i livelli di sviluppo delle vario regioni all'interno e tra gli Stati membri

I fondi strutturali in Corsica

comunicato alampa | 11/05/2017 [Fondi strutturali e di investimento curoper

Nel periodo 2014-2020, saranno investrii 275 nultioni di EUR a sostegno di progetti in Corsica. La politica di cocsione ha finanziato numerosi progetti in Corsica: ponti, un centro educativo e di ricerca, il centro di apprendistato di Ajaccio, laboratori universitari attraverso i fondi FESR e progetti di termovalorizzazione. Corsica l'agricoltura riceve moltre 145 milioni di euro dal FEASR per aiuti alle arce, attrezzature, ammodernamento, opere idriche e sostegno per l'ambiente e l'energia transizione.

- Progetto di parere del CdR in merito Imprenditorialità nelle isole, contribuire alla coesione territoriale (il parere, come modificato, sarà presto disponibile sul nostro osto)
- · Calleria fotografica del Comitato delle regioni

Contatto:
Nathalie Vandelle
Tel. +32 2 2822499
nathalie vandelle@cor.eurona.eu

Notizie correlate



Regional Studies



ISSN: 0034-3404 (Print) 1360-0591 (Online) Journal homepage: https://www.tandfonline.com/loi/cres20

Insularity and economies of density: analyzing the efficiency of a logistic network using an econometric simulation-based approach

Luisanna Cocco, Manuela Deidda, Michele Marchesi & Francesco Pigliaru

To cite this article: Luisanna Cocco, Manuela Deidda, Michele Marchesi & Francesco Pigliaru (2019) Insularity and economies of density: analyzing the efficiency of a logistic network using an econometric simulation-based approach, Regional Studies, 53:6, 900-911, DOI: 10.1080/00343404.2018.1490500

To link to this article: https://doi.org/10.1080/00343404.2018.1490500

	View supplementary material 🗹	Published online: 26 Jul 2018.
Ø.	Submit your article to this journal ぴ	Article views: 117
Q .	View related articles ぴ	View Crossmark data 🗗
4	Citing articles: 1 View citing articles	







Insularity and economies of density: analyzing the efficiency of a logistic network using an econometric simulation-based approach

Luisanna Cocco^a ^(a), Manuela Deidda^b ^(a), Michele Marchesi^c ^(a) and Francesco Pigliaru^d

ABSTRACT

This paper explores the challenges posed by insularity to economic development and overall welfare from a novel viewpoint. Using a multidisciplinary approach, we investigated the additional burden that this permanent geographical condition poses to retailers whose profit-maximizing strategy relies upon the exploitation of the economies of density. The analysis results show that a retailer finds it convenient to develop its network on the mainland, exploiting the proximity of his stores and distribution centres. Further, it shows that insularity, an unlikely similar condition such as peripherality and remoteness, prevents retailers from expanding their network on an island, thus lowering competition and affecting consumers' welfare.

KEYWORDS

insularity; economies of density; retail sector; simulation

JEL C63, L10, L81, R12 HISTORY Received 1 March 2016; in revised form 25 April 2018

INTRODUCTION

The underperformance of the European Union's (EU) islands as regards the EU average¹ has motivated a significant policy and economic debate on the peculiarity of island economies with respect to both the mainland and the peripheral regions.

Researchers and policy-makers have indeed recognized that, despite a substantial degree of heterogeneity among these islands,² they all share peculiar characteristics and face specific challenges that make them fall behind the EU and the national goals for sustainable economic development (European Observation Network for Territorial Development and Cohesion (ESPON), 2010).

Insularity is a 'permanent phenomenon of physical discontinuity' (European Small Islands Federation (Eurisles), 2002) characterized by permanent geographical characteristics such as remoteness, smallness and vulnerability that affect the islands' attractiveness, leading to an unfavourable environment for capital and the workforce which is likely to adversely affect their development in the long run.

Remoteness hinders accessibility, i.e., the opportunity to reach spatially distributed markets, which is interconnected to both the transportation network and the proximity to central hubs. As emphasized by a wide strand of the literature, accessibility affects localization choices (central areas are more accessible from national and international networks) and spatial interactions. Furthermore, the discontinuity characterizing islands worsens the increased transport costs associated with remoteness, making islands strongly dependent from more expensive sea and air transport. Thus, remoteness diminishes production efficiency, which is one key determinant of competitiveness in an increasingly interconnected global market.

Smallness leads to relatively higher input prices with respect to non-insular territories because of a low domestic

CONTACT

^a (Corresponding author) ⊗ luisanna.cocco@diee.unica.it

Department of Electric and Electronic Engineering, University of Cagliari, Cagliari, Italy.

b 🖾 manuela.deidda@crenos.unica.it

Health Economics and Health Technology Assessment, Institute of Health & Wellbeing, Glasgow, UK; Centre for North South Economic Research (CRENOS), Cagliari, Italy.

° ← michele@diee.unica.it

Department of Mathematics and Computer Science, University of Cagliari, Cagliari, Italy.

d pigliaru@unica.it

Department of Law, University of Cagliari, Cagliari, Italy.

Supplemental data for this article can be accessed http://dx.doi.org/10.1080/00343404.2018.1490500.

demand.⁴ Furthermore, the islands' vulnerability and the geographical peculiarities of islands make them strictly dependent on a single economic activity (e.g., tourism, fishing or farming) so that they may not be able to react promptly and effectively to potential shocks caused by recessions and demand contractions in those specific sectors (Zagari, 2011).

Note that it is the joint and reinforcing effect of smallness, discontinuity and remoteness that characterizes the islands' 'bad geography'. We might observe territories that are peripheral areas characterized by remoteness and discontinuity (e.g., Sweden) or insular territories that are neither remote nor small (e.g., UK). The challenges faced by these territories are less severe than those faced by the islands.

Being a 'permanent phenomenon of physical discontinuity' (Eurisles, 2002), insularity cannot be eliminated, while policy interventions might only reduce the islands' economic backwardness.

In that regard, while policy-makers have put a considerable effort into the development of appropriate policies to offset the geographical disadvantage connected to insularity, the contribution of the literature on the causes of the islands' economic disadvantage is instead relatively scant. Most importantly, insularity has rarely been disentangled from conditions such as smallness and peripherality, thus making it difficult to identify the additional specific burden sustained by the islands compared with that sustained by regions that are similar to islands for some characteristics (i.e., smallness, peripherality, remoteness), but which are connected to the mainland.

This paper investigates the additional costs of insularity under a novel and effective viewpoint, disentangling insularity from similar conditions, such as smallness and peripherality, and identifying the additional specific burden sustained by the islands. It investigates the role of the land discontinuity implied by insularity in the development of a contiguous store network for retailers whose profit-maximizing strategy relies on the exploitation of economies of density. Specifically, the role of insularity is investigated in the Italian context, while analyzing the hypothetical diffusion of an Italian retail chain, Esselunga, in almost the entire Italian territory.

Italy and Esselunga represent a very interesting case study. Italy allows the proper exploration of the additional burden posed by insularity in relation to the areas characterized by similar disadvantages such as peripherality and smallness — but not representing disconnected nodes in a hypothetical profit-maximizing distribution network that relies on economies of density. Indeed, the Italian territory spreads from north to south, thus allowing the role of peripheral areas to be taken into account.

Moreover, it includes two islands, Sicily and Sardinia: the former is densely populated and close to the mainland whereas the latter is characterized by low population density and remoteness. Esselunga is the fourth largest retailer in Italy. To date, it has opened stores in only six Northern Italian regions and does not stock the merchandise in warehouses, but uses distribution centres, which are distributed

in the area where it operates. Its distribution strategy makes this retailer a good candidate for the case study.⁶

In order to investigate the additional burden posed by insularity, we started designing a hypothetical network of stores and distribution centres. We selected 130 Italian municipalities and designed to place in each of them a hypothetical store or a hypothetical distribution centre, thus setting the locations of stores and centres. For the distribution centres we also set their opening date in order to design a contiguous network. Indeed, for a retailer exploiting the economies of density, cost saving is achieved through the spatial proximity of stores and distribution centres. Creating a contiguous store network and maintaining a high store density leads to lower distribution costs that compensate for the sales cannibalization that arises from placing new stores next to existing ones. In such a network, placing new stores on an island implies a 'jump' (i.e., a discontinuity in the network), such that a distribution centre on an island cannot serve stores located outside the island, while on in mainland region the same distribution centre serves other regions as well, spreading its net benefits among a larger number of stores. In this regard, insularity poses an additional burden with respect to the mere logistic problem caused by distance.

In order to build the designed hypothetical network, we first estimated some cost parameters and developed a demand model that allowed the effects of distance and those of the different locations, such as urban locations and rural or non-urban locations to be taken into account (see Appendix B, and specifically Table B2, in the supplemental data online). We then solved a profit-maximization problem, i.e., Esselunga's profit-maximization problem, whose solution is the opening date of the hypothetical stores (see equation 4 below).

The paper is organized as follows. The next section provides a brief literature review. The third section describes the model, specifically: the hypothetical network and the underlying assumptions of the model; the costs; Esselunga's maximization problem; and the methodology used to measure the economies of density. The fourth section presents the results for Esselunga's hypothetical network: the solution of the problem; the measure of economies of density for the hypothetical network; and the effects accountable for insularity and peripherality. The fifth section discusses the limitations of the model, makes conclusions and presents some final policy considerations. Further details are provided in the supplemental data online: Appendices A and B give an overview of Esselunga, its store network and an estimation of the demand model; Appendix C illustrates the results obtained by applying the approach described in the fourth section to the real Esselunga network; and Appendix D details of the hypothetical network calibration and the data used in the analysis.

LITERATURE REVIEW

In Europe, the policy debate regarding insularity started more than 20 years ago when the Amsterdam Treaty (art.

158) and the Treaty of Maastricht (art. 154) focused on the necessity to develop appropriate policies assuring the islands a level of development homogeneous with the mainland, thus offsetting the geographical disadvantage connected to insularity. The policy relevance of the economic challenges faced by the island economics has fostered a wide strand of empirical and theoretical contributions to the economic literature, aiming to investigate the causes of the islands' economic disadvantage.

Theoretical models analyze the effect of the distinctive features of insularity on economic development. The Trade Gravity Model considers the detrimental effect of remoteness on trade; contributions to the New Economic Geography focus on the joint effect of distance and smallness respectively, affecting both the returns to scale and the trades, on the choice of firm localization; the New Trade Theory assesses the economies of scale's key role and the network effects on trade. However, to the best of our knowledge, the joint effect of island characteristics (smallness, remoteness and vulnerability) and, thus, the specificity of insularity have never been tackled. On the other hand, empirical papers provide conflicting results on the impact of insularity on economic growth (Deidda, 2016).

Furthermore, insularity has rarely been disentangled from similar conditions such as smallness and peripherality, thus making it difficult to identify the additional specific burden sustained by the islands with respect to that sustained by regions which are similar to the islands as regards some characteristics (i.e., smallness, peripherality, remoteness), but which are connected to the mainland. This paper attempts to fill these gaps in the literature by investigating how the land discontinuity, implied by insularity, impacts retailers' profits, and hence the development of a store network, considering retailers who exploit the economies of density and decide to place stores also on an island. In this regard, it should be highlighted that geography is crucial in determining the effectiveness of a strategy based on the economies of density. From this point of view, bad geography, in terms of remoteness and peripherality, increases transport costs, thus preventing the economies of density from being properly exploited. As Holmes (2011) and Holmes and Lee (2012) point out, the economies of density cannot be disentangled from geography, since what matters is not only increasing the number of stores in a network (i.e., economies of scale) but also their location.

A wide strand of the theoretical literature has emphasized the key role played by geography for the retail sector. Christaller (1933) and Lösch (1944) explain the size, nature and spacing of cities, considering them as central places that supply goods to the surrounding population. In particular, retailing activities are located in central markets, and the likelihood of demanding goods or services provided in these central places will decrease with distance. Furthermore, only consumers located within a certain range will reach each store; the competitors will serve consumers located beyond that range. Further contributions analyze the heterogeneity among goods (O'Kelly, 1981; Thill & Thomas, 1987). The retail gravitational theory, originally formulated by Reilly, and further empirically

developed by Converse (1943), Reilly (1953) and Rouse (1953, pp. 1–5), claimed that the size of trade between two cities and an intermediate town increases with the population of the cities and decreases with the square of the distances between the cities. While recognizing its theoretical validity, empirical application raised the need to tackle consumer heterogeneity, and thus to consider socioeconomic factors, accessibility and the heterogeneity among retailing activities affecting the retailers' profits.

Given the economic challenges faced by the islands, investigating to what extent insularity represents a threat for retailers exploiting the economies of density holds its own interest. In this regard, the well-known US retailer Walmart, representing a giant in the American retail industry, can maximize its profits, offer lower prices and increase consumers' welfare thanks to the exploitation of the economies of density. In fact, Walmart opened new stores close to both existing ones and distribution centres, creating a contiguous retail network which radiates from the inside out.¹⁰

Even if Walmart's success has been imputed to several sources (the function of retail production, economies of density, the investment in information technology, management contiguity) (Basker, 2005; Basker & Nocl, 2009; Cleary & Lopez, 2008; Ellickson & Grieco, 2013; Hausman & Leibtag, 2005; Hausman & Leibtag, 2007; Neumark, Zhang, & Ciccarella, 2008), exploiting the economies of density plays a key role, as claimed by Holmes (2011) who shows that following such a strategy is the best possible choice. Particularly, Holmes emphasized that the cost reduction achieved by saving in transport costs remarkably compensates for the losses derived by cannibalization, thus allowing Walmart to achieve the maximum possible profits.

THE PROPOSED MODEL

The following sections will describe the hypothetical network built to solve the Esselunga profit-maximization problem, starting from the number, location and opening date of the existing Esselunga stores and distribution centres.

Hypothetical network

In symmetry with the real network, we studied the hypothetical future diffusion of Esselunga over a span of over 33 years, from 1 January 2013 to 31 December 2045. We selected 130 Italian municipalities and assumed that each contains either a hypothetical store or a hypothetical distribution centre. Specifically, we hypothesized the opening of 127 stores and three distribution centres (see Appendix D in the supplemental data online for more details).

Figure 1 shows the real and hypothetical Esselunga network. The real Esselunga network is represented by the large/grey circles and small/black circles which indicate the distribution centres and the stores respectively. Instead, the hypothetical Esselunga network is represented by large/white circles and small/grey circles that indicate the distribution centres and the stores respectively.



Figure 1. Real Esselunga network (large/grey circles and small/black circles) and the hypothetical Esselunga network (large/white circles and small/grey circles).

We assumed Esselunga opening hypothetical stores in Calabria, Campania, Lazio, Sardinia and Sicily, and for each store we chose a location, i.e., the municipality where it is located. As for the distribution centres, we assumed Esselunga opening hypothetical distribution centres only in three regions: Calabria, Lazio and Sicily.

For the hypothetical distribution centres, in addition to the location we also chose their opening date to allow for contiguity with the real network. Consequently, we assumed that the first distribution centre opens in Lazio in 2020, the second in Campania in 2027 and the third in Sicily in 2035. Note that setting the opening date of the distribution centres allows a contiguous network to be built. Hence, the location, as well as the opening dates of the distribution centres, play a key role in allowing the exploitation of economics of density, and as in Holmes (2011), the profit-maximization problem is solved with respect to the opening sequence of hypothetical stores.

Starting from the hypothetical network described above, the problem to be solved (the Esselunga problem) is finding the sequence of hypothetical stores to be opened each year in order to maximize its profits. The adopted procedure is described in detail below, starting from the identification of the fixed and variable costs involved in the definition of the Esselunga problem.

Fixed and variable costs

In not having access either to confidential data on Esselunga's logistic costs or to the cost components at a store level, we estimated these costs using the approach suggested by Holmes (2011).

First, we defined the distribution costs as a linear function of distance¹¹ as follows:

$$C_i^d(t) = \tau d_i(t) \tag{1}$$

where τ is the cost per kilometre per year of servicing the store j, assuming a single delivery run from the distribution centre to each store every day, as Esselunga does; and $d_j(t)$ is the distance (km) from store j to the closest distribution centre opened at time t.

Distribution costs are fixed; therefore, they do not vary with the sales volume.

Consider the variable costs. Labour costs, C_j^{lab} , vary with the sales volume and are defined as:

$$C_i^{\text{lab}}(t) = \nu^{\text{Labor}} * R_j(t)$$
 (2)

where v^{Labor} is the labour cost coefficient of proportionality; and $R_j(t)$ is the revenue of store j at time t. Intuitively, the larger the sales volume at a store j, the larger the number of workers and thus the labour cost.

Finally, the amortization costs, C_j^{am} , 12 are defined by:

$$C_i^{\text{arm}}(t) = v^{\text{Arm}} R_j(t) \tag{3}$$

where $\nu^{\rm Am}$ is the amortization cost coefficient of proportionality. The larger the sales volume at a store j, the greater the parking lot and the required space, and consequently the amortization costs. Appendix B in the supplemental data online explains how the parameters τ , $\nu^{\rm Labor}$ and $\nu^{\rm Am}$ and the variable d_j were computed.

The Esselunga problem

The Esselunga problem is a maximization problem whose solution involves the profit-maximizing hypothetical store opening sequences (i.e., opening dates). Formally, it is defined as:

$$\sum_{t=T_{I,R}}^{t=T_{I,R}} \sum_{j \in B^{E_n}} \left[\mu R_j(t) - \left(C_j^{\text{lab}}(t) + C_j^{\text{atm}}(t) + C_j^d(t) \right) \right]$$

$$+ \max_{d} \sum_{t=T_{I,II}}^{t=T_{II}} \sum_{j \in B_{I}^{E_{II}}} \left[\mu R_{j}(t) - \left(C_{j}^{lab}(t) + C_{j}^{am}(t) + C_{j}^{d}(t) \right) \right]$$
(4)

where a is the opening sequence, including the set of stores opened in each period t; $T_{I,R}$ is the initial time – it is the time during which Esselunga starts its real expansion, set as 1980; $T_{I,H}$ and T_H indicate the beginning and end of the Esselunga hypothetical diffusion – the diffusion goes from $T_{I,H} = 2013$ to $T_H = 2045$; B_I^{Ess} represents the set of the Esselunga stores present in the market at time t; $\mu R_j(t)$ is the gross margin of store j before accounting for distribution, amortizations, labour costs and taxes at time t; and

$$R_{j}(t) = \sum_{l/l \in r_{j}, \text{dist}_{,l} < 30, t_{O_{i}} < t_{O_{i}, l \in l}} \lambda_{l}(t) * p_{j,l}(t) * n_{l}(t)$$
 (5)

is the revenue of the store j at time t to which the consumers of locations l can contribute. Following the approach of Holmes (2011), we assumed that all consumers of the generic location l, that is, $< 30 \text{ km}^{13}$ from store j^{14} and which is located in the region, r_j , of store j, can be potential consumers of store j when store j' located in their municipality l is closed: l^{15} l represents the average spending per consumer; l l l is the probability that a consumer located in municipality l buys from Esselunga store l^{16} it is calculated using the demand model l (see Appendix B in

the supplemental data online); n_l is the number of potential consumers at location l; and

$$\mu R_j(t) - \left[C_j^{\text{lab}}(t) + C_j^{\text{arm}}(t)\right]$$

is operating profits.

The solution to the Esselunga problem is one of the possible profit-maximizing hypothetical store-opening sequences. This is because, given the enormous number of possible combinations of hypothetical store-opening sequences, the model chooses the sequence of regions that assure the maximum profit, among all the possible sequences of regions where, year by year, Esselunga can open its hypothetical new stores, and not the sequence of stores that assure the maximum profit.

Specifically, given a region to which a precise number of stores is associated, the model computes the potential profit associated with that region, selecting the new stores to be opened at random and then computing a potential profit for each selected store. We ran several simulations with the same initial conditions but different seeds of the random number generator. Overall, all the performed simulations presented a consistent behaviour, and we always picked out sequences of regions that were identical to those described below. As a result, the solution to the Esselunga problem is one of the possible profit-maximizing hypothetical store-opening sequences, but providing the sequence of regions that assure the maximum profit.

According to what happens in reality, the model assumes that the stores placed in Tuscany and Liguria refer to the distribution centre in Tuscany, whereas all the remaining stores (real and hypothetical ones) refer to the nearest distribution centre. We assumed that each year four stores are opened, and once a store or a distribution centre is opened, it will never be closed.

The formulation of the Esselunga problem accounts for market size, the distance between stores and distribution centres, and the cannibalization phenomenon. Specifically, for each Italian region we estimated the market size, $\lambda_l(t)*n_l(t)$, using the demand model (see Appendix B in the supplemental data online for the details) and distribution costs, $C_j^d(t)$, knowing the distance, $d_j(t)$, between stores and distribution centres (see Appendix D in the supplemental data online for the details about this distance).

We took the cannibalization phenomenon into account through the probability, $p_{j,l}(t)$, that, in turn, as a result of the demand model, depends on the distance, dist_{jj}, between the locations of potential consumers, l, and the location, j, where the stores are placed. We assumed that each consumer at location l can be a potential consumer of every Esselunga store located at <30 km if there is not any Esselunga store in this location (see the definition of revenue equation 5). Consequently, as the network increases, the number of potential consumers, $n_l(t)$, of each Esselunga store decreases.¹⁸

A measure of the economies of density Economies of density lead to a reduction in the average distance between stores and distribution centres, and hence in the distribution costs. However, the benefits of cost savings will reduce the operating profits of the existing stores due to a cannibalization effect. If economies of density are in place, there will be a substantial reduction in the distribution costs and this will have to compensate fully for the reduction of the operating profits.

To verify if this compensation exists in the proposed model, and hence to verify if the network built by the model follows the economies of density, we applied the approach of Holmes (2011), as described below.

We divided the stores of the hypothetical network into three groups, g_1 , g_2 and g_3 , where each group of stores, g_b , is defined by the Esselunga age at the opening time, age_o. Specifically, age_o is defined as the number of years that Esselunga has been in a region since the first opening in that region. According to this definition, the first group includes the first stores in their respective regions, opened when Esselunga had been in these regions for no more than two years. The second group includes the stores opened when Esselunga had already been in these regions for between three and five years. Finally, the third group contains the stores in their respective regions, opened when Esselunga had been in these regions for more than five years.

We first computed the number of stores, N, for each group g_b . For each group of stores, g_b , we then split the stores in the group on the basis of the region, r, where the stores are placed obtaining the sets called $g_{b,r}$ in the following one. For each set $g_{b,r}$, we computed the average, across the store new openings, of incremental sales, S_I , operating profit, P_O , incremental distribution centre distance, D, stand-alone sales, S_I^{S-A} , and stand-alone operating profit, P_O^{S-A} . Finally, given the averages of these quantities for each region, we computed the regional average for each group g_b .

The incremental sales, S_I , and the operating profit, P_O , of all stores at each group, g_{δ} , in their opening year, t_O , are computed according to:

$$S_{I} = \frac{1}{N_{r}} \sum_{r=1}^{r=N_{r}} \left\{ \frac{1}{N_{g_{b,r}}} \sum_{j \in g_{b,r}} R_{j}(t_{0}) \right\}$$
 (6)

$$P_{O} = \frac{1}{N_{r}} \sum_{r=1}^{r=N_{r}} \left[R_{j}(t_{O}) - (v^{\text{Labor}} * R_{j}(t_{O}) + v^{\text{Am}} R_{j}(t_{O})) \right]$$
(7)

where N_{g_k} , is the total number of Esselunga stores in group g_b and region r; N_r is the number of regions in group g_b ; and R_j is the revenues computed following equation (5). Namely, the incremental sales (operating profit) are what store j adds to the total Esselunga sales (profit) in its opening year.

The incremental distribution centre distance, D, is defined by:

$$D = \frac{1}{N_r} \sum_{r=1}^{r=N_r} \left\{ \frac{1}{N_{g_{h_r}}} \sum_{j \in g_{h_r}} \min_{i} D_j(t_O) \right\}$$
(8)

where $\min_i D_j(t_0)$ is the distance of store j from the nearest distribution centre opened at t_0 .

Stand-alone sales, S_I^{S-A} , and stand-alone operating profit, P_O^{S-A} , of new store openings are defined as follows:

$$S_I^{SA} = \frac{1}{N_r} \sum_{r=1}^{r=N_r} \left\{ \frac{1}{N_{g_{b,r}}} \sum_{j \in g_{b,r}} R_j^{SA}(t_O) \right\}$$
(9)

$$P_{O}^{SA} = \frac{1}{N_{r}} \sum_{r=1}^{r=N_{r}} \left[R_{j}^{SA}(t_{O}) - (v^{\text{Labor}} * R_{j}^{SA}(t_{O}) + v^{\text{Am}} R_{j}^{SA}(t_{O})) \right]$$
(10)

where the revenue, R_j^{SA} , is calculated using equation (5) assuming that the consumers distant from store j < 30 km can also be potential consumers of store j when the store located in their municipality is opened. Namely, they are defined as the sales (profits) that would be gained in a particular year for pre-existing stores in a region if no new stores were opened in that year and in that region.

(a)

RESULTS

Esselunga problem resolution

The Esselunga problem was implemented in Smalltalk language and run over a simulation period of 66 years, which is a simulation step equal to one year. Starting from 1980, the model simulates the diffusion of the Esselunga network all over the Italian territory solving Esselunga's problem, hence picking a sequence for a hypothetical profit-maximizing store opening, *a* (see the third section and, in particular, equation 4).

The sequence of store openings, a, obtained with the simulation identifies a network that is strongly characterized by the economies of density (Table 1), and which spreads from north to south (Figures 2 and 3).

The opening sequence gives rise to a contiguous network, opening new stores first in Lazio, then in Campania, Calabria, Sicily and, lastly, Sardinia.

Starting from the real network, Figures 2 and 3 show the hypothetical Esselunga diffusion from 2013 to 2045. In the hypothetical network, the stores are closely packed together and Esselunga does not jump to a far-off region when it places new stores. It places its stores in a contiguous way, from Lazio to Sardinia, thus gaining higher profits thanks to the lower distribution costs. Sardinian stores are opened after 2034. They are the latter stores to be opened (Figure 3(b)) and hence their opening for Esselunga represents the least profitable choice.

Table 1. Incremental sales, S_I , operating profit, P_O , incremental distribution centre distance, D, stand-alone sales, S_I^{S-A} , and stand-alone operating profit, P_O^{S-A} , of new store openings for the hypothetical scenario.

	N	S₁ (€ thousands)	Po (€ thousands)	D (km)	S₁S-A (€ thousands)	P_0^{S-A} (€ thousands)
All	127	492.78	85.74	290.48	525.61	91.45
$1 \leq Age_o \leq 2$	40	641.62	111.64	366.65	711.82	123.86
$3 \le Age_o \le 5$	60	469.69	81.72	266.59	483.52	84.13
$Age_o > 5$	27	277.28	48.25	239.64	285.93	49.75



(b)

Figure 2. Stores opened between 1980 and 2019 (a) and between 1980 and 2026 (b) in a hypothetical scenario.

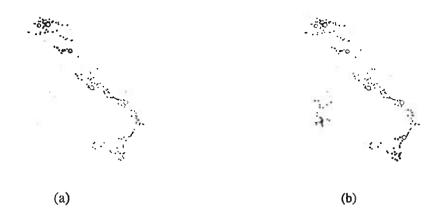


Figure 3. Stores opened between 1980 and 2034 (a) and between 1980 and 2045 (b) in a hypothetical scenario.

Economies of density

Given the opening sequence of the hypothetical stores, which is the solution to the Esselunga profit-maximization problem, we can apply the approach presented in the fourth section to evaluate if Esselunga follows the economies of density in its hypothetical future diffusion. Table 1 shows the number of stores, N, incremental sales, S_I , operating profit, P_O , incremental distribution centre distance, D, stand-alone sales, S_I^{S-A} , and stand-alone operating profit, P_O^{S-A} , of new store openings for this scenario.

We can see that, moving down the table to stores opening later in a region (i.e., as the store density in that region increases), both the operating profit, P_0 , and the incremental distribution centre distance, D, decrease. Therefore, the stores that opened later deliver a lower operating profit, but since they are closer to a distribution centre they incur lower distribution costs. Since the second effect compensates for the first one, the Esselunga hypothetical network is characterized by economies of density. Indeed, moving from the first to the second group, there is a reduction in the operating profit of ϵ 29,920 and a reduction of the distribution costs of ϵ 280,660; moving from the second to the third group, there is a reduction of the distribution costs of ϵ 75,570.

Note that there is a small difference between standalone and incremental sales, implying a small degree of market overlap with existing stores. Average stand-alone sales is 6490,000 compared with an incremental value of 6490,000, and a small degree of market overlap with existing stores emerges in each group. This small degree of market overlap can be explained by the chosen store configuration and by the small number of stores. Assuming that only one store is located in each municipality strongly affects the degree of market overlap. The real network instead shows a higher degree of market overlap (e.g., Milan has 26 stores) (see Appendix C in the supplemental data online).

Insularity and peripherality effects

The previous section suggested that the solution to the Esselunga problem allows one to demonstrate that the

hypothetical Esselunga network being built closely follows the economies of density.

First, the results lead one to conclude that a retailer has always a higher convenience in placing new stores and distribution centres on the mainland first, rather than starting with new stores and distribution centres on the islands. Only when the market on the mainland is saturated will the retailer find it convenient to place new stores and distribution centres on an island. Therefore, the island may benefit from the opening of Esselunga stores in its territory only after some years. This implies that an island will exploit the added value related to this economic activity later compared with the mainland.

Second, the solution to the Esselunga problem allows one to quantify the effects of insularity on Esselunga's profits while Esselunga extends its store network. We performed a detailed analysis of the distances between the stores and the nearest distribution centre, and hence of the distribution costs, in order to investigate the additional costs of the insularity incurred by a retailer (Esselunga in the case study), which exploits the economies of density and wants to expand its network on an island (exactly in Sardinia in this analysis). Specifically, we evaluated the distribution costs in four different years: t = 2013, 2020, 2027 and 2035, 21

Table 2 shows the average distances, \bar{D} , between the stores and the nearest distribution centre in each region and the average distribution costs, \bar{C} , across all regions. Note that the opening of new distribution centres decreases \bar{D} and \bar{C} for all regions except Sardinia, as we move from the second to the fifth column (and hence while new distribution centres open over time). 22 The average costs in 2035 across all regions, except Sardinia, are £270,000. Instead, in the same year, in Sardinia they are £1.02 million, showing that distribution costs on an island are substantially higher than those in peninsular regions. Consequently, in the case of a production strongly characterized by economies of density, distribution costs are permanently higher for an island. In this regards, insularity implies a discontinuity with respect to the stores on the mainland, thus breaking the distribution network and entailing higher distribution costs, even when all the planned openings of the distribution centres take place.

Table 2. Average distances (km), \vec{D} , of the stores in a region from the nearest distribution centres and average distribution costs (ϵ millions), \vec{C} , in each region over time.

Stores' region		2013	2020	2027	2035
Calabria	D	678.065	392.385	1 6 2.612	92.980
	Ē	1.90	1.10	0.46	0.30
Campania	Đ	430.254	160.982	77.683	77.683
	Ē	1.20	0.45	0.22	0.22
Lazio	Ō	251.040	69.782	69.782	69.782
	Č	0.70	0.20	0.20	0.20
Sardinia	D	481.467	374.280	366.677	362.874
	Ē	1.35	1.05	1.03	1.02
Sicily	D	758.739	465.440	338.879	128.431
	Ē	2.13	1.30	0.95	0.36

Since we do not have access to confidential data on Esselunga's logistics costs, we hypothesized, as in Holmes (2011), that distribution costs are proportional to the distance, d_j , between the stores and the nearest distribution centre (see equation 1). In order to evaluate the distribution costs, we used the measure of the cost per kilometre, τ , provided by Holmes. As a result, τ does not allow a strictly accurate estimation of the distribution costs, but offers only some insights about the magnitude orders of these costs.

Note that achieving a precise estimate of the distribution costs is beyond the purpose of this paper. The primary aim is to show that extending the network to an island is not an optimal choice, since the insularity condition does not allow one to create a dense network of stores and distribution centres. In this regard, finding that the average distance (and thus the average costs) decreases for peripheral regions as the network size increases, but it remains stable when the retailer expands the network on an island, responds to the key research question of this paper: that is, identifying the additional challenges faced by the islands compared with peripheral areas. Using retailer-specific distribution costs would increase the precision of the estimate, but it is unlikely to change the conclusions of this paper.

Further, the value of τ does not change in the case of Sardinia, and the distance, $d_i(t)$, from the Sardinian stores to the closest distribution centre opened is computed by hypothesizing a connection by land instead of a connection by sea (see Appendix B in the supplemental data online for details). Consequently, the τ used represents, to some extent, a lower bound of cost per kilometre, and our evaluation of transport cost might be downward biased. This is because different modes of transport are characterized by different trends, and the price index for sea transport is always higher than that for land transport. In addition, the choice about the most suitable modes of transport depends on both distance and the quantities being transported. For example, for distances between 500 and 700 km, the most convenient mode of transport is by land (Confcommercio, 2014; Mazzarino, 1998). Our model deals with distances between stores and the

distribution centres within this range. Considering that the transport costs estimated for Sardinia are downward biased since the costs of sea or air transport are always higher than those of land transport, the above discussion is reasonably acceptable, thus the proposed approach represents a good starting point that can be easily modified and adapted to other case studies.

Note that calculating the actual additional cost of insularity is not the main goal of this paper. We aim to show that insularity represents an additional limit for the retail sector, and we use Sardinia and Esselunga as a useful example. The impossibility for a retailer such as Esselunga (who uses distribution centres and might be interested in exploiting economies of density) to place a distribution centre or additional stores between, for example, Lazio and Sardinia, represents the additional challenge faced by Esselunga. In this regard, distance includes the actual kilometres between Sardinia and the mainland, but also the fact that in the space between Sardinia and the mainland no stores or distribution centres can be placed, thus breaking the distribution network.

Third, the solution to the Esselunga problem allow one to disentangle insularity from peripherality. Since the distribution costs are proportional to the distance between the stores and the nearest distribution centre, we will focus on the average of the distances, \bar{D} . The reduction in the distance from distribution centres is huge in relatively central regions located on the mainland (i.e., Lazio) as well as in peripheral regions (i.e., Calabria). In Lazio, the average distance shifts from 251.040 to 69.782 km; in Calabria it decreases from 678.06 (2013) to 92.98 km (2035); while in Sardinia it moves from 481.467 to 362.874 km, as described in Table 2. This allows one to disentangle insularity from peripherality and peripheral areas.²³ The additional specific burden sustained by the islands is higher than that sustained by peripheral regions.

Furthermore, the additional specific burden sustained by the islands is higher than that sustained by them when connected to the mainland. In fact, there are important differences when looking at Sicily and Sardinia. They are both islands, although Sardinia is more remote (i.e., located far from the mainland) and less connected with the mainland compared with Sicily. In this regard, in Sicily the average distance moves from 758.739 to 128.431 km, while in Sardinia the average distance decreases from 481.467 to 362.874 km (Table 2).

In symmetry with the real case, we studied the diffusion of Esselunga in a period equal to 33 years, hypothesizing the opening of 127 stores in five regions. However, the assumptions we made do not affect the results. A retailer who wishes to extend its store network will obviously also evaluate the possibility of locating stores in the other Italian regions such as Abruzzo, Basilicata, Molise and Puglia. When considering only land transport, that is, the standard Esselunga mode of transport, a distribution centre on an island only serves the stores located in that island, while the distribution centres located on the mainland - though in a peripheral region - also serve stores in the other regions. This naturally implies a bigger logistic network for the distribution centres on the mainland, but also a market share for the stores on the mainland bigger than the one of the distribution centres and the stores on an island. As a result, the retailer will place stores in Abruzzo, Basilicata, Molise and Puglia first, and then in Sardinia.

This supports the statement that placing stores on the mainland is more convenient first of all and thus strengthens the validity of our results and considerations.

CONCLUSIONS

The islands' permanent geographical features such as smallness, remoteness and vulnerability have made it necessary to explore the additional challenges that insularity poses for economic development, focusing on the islands' peculiarity compared with similar territories such as peripheral and remote areas.

Considering the growing recognition by researchers and policy-makers of the significant economic disadvantage faced by the islands, this paper focuses on the relatively unexplored challenges generated by insularity from a novel viewpoint, disentangling insularity from peripherality and remoteness.

We used a multidisciplinary approach, including statistical-econometric and modelling-simulation methods, to investigate and quantify the additional burden that this permanent geographical condition poses for an Italian retailer, Esselunga, that wants to expand its network throughout the entire Italian territory, relying on the economies of density.

The quantitative analysis shows that land discontinuity has a strong negative effect on the profit of a retailer who relies on the economies of density, so that placing stores on an island implies an additional cost.

We found that placing stores on an island represents the least profitable choice. The distance between stores and distribution centres for the regions on the mainland shows a remarkable decrease as the network increases (i.e., distribution centres are opened), whereas this distance on an island does not follow such a pattern. Given that the distribution costs are proportional to this distance, a retailer that decides to open stores on an island first, and then to

expand onto the mainland, would not benefit from the lower distribution costs entailed by the economics of density, thus getting lower profits.

Note that although this work considers a specific case study, the proposed approach can be applied to any store network that relies on the economies of density and spreads on a territory composed of a mainland and one or more islands.

The model has some limitations. First, the results are based on the model calibration. The main variables affecting the results are the measure of cost per kilometre, τ , whose impact has been discussed above, and the variables used to estimate sales in stores. Specifically, the profitability of a store depends on the estimated demand, the distribution costs, and also on the potential consumers, which in turn depend on the number of municipalities in the network.

The estimate of demand shows results similar to those estimated by Holmes for the Walmart network, despite the limited number of stores in the Esselunga network.

For example, we found that more competitors in a densely populated area decrease the probability of buying from an Esselunga store, while distant stores are less attractive. Furthermore, being a large store (in terms of square metres and number of employees) increases the attractiveness of Esselunga, as well as the presence of parking facilities (see Appendix B in the supplemental data online for more details). Additionally, distribution costs play a key role in the profit-maximizing algorithm, hence in the choice of the intertemporal openings sequence. As an example, opening first in Lazio and then in Campania is a profit-maximizing choice, even if stores in Campania have a higher population density than those in Lazio (see Table D4 in Appendix D in the supplemental data online). Opening stores in Campania would indeed break the network contiguity, leading to higher distribution costs and thus lower profits than those that could be obtained opening in Campania. Furthermore, the sensitivity of consumers' choices to distance has not been introduced explicitly though a distance-decay function, but only indirectly through the demand model, which in turns affects the consumers' decision to buy in a certain store (location). The availability of real data on the actual transport network would have allowed a better characterization of proximity to demand. However, it is likely that the marginal impact of proximity to demand in affecting consumers' choices (i.e., the decision to buy in a store), once controlling for location (spending capacity, density) and store-specific ones (e.g., parking availability), is not so high.

Lastly, our model might underestimate the number of potential customers and thus the potential revenue of each store. It does not take into account all the Italian municipalities, but only a restricted sample. This would imply that, in reality, a higher number of municipalities would be located close to the store, thus raising the number of potential consumers.

Nevertheless, the model is fairly robust and this underestimation does not affect the main results. Even if we considered all the Italian municipalities, the number of potential consumers of Sardinian stores would be lower than the potential consumers of the stores placed on the mainland. The market size of the stores placed on the mainland is certainly bigger than that of Sardinian stores and, as already mentioned, only when the market on the mainland is saturated will the retailer find it convenient to place new stores and distribution centres in Sardinia.

The results suggest some interesting policy implications. Island discontinuity with respect to the mainland cannot be eliminated, but only offset with adequate custom-tailored policy interventions, which would take the peculiarity of the insularity condition into proper account. In other words, bad geography cannot be overcome, whereas the condition of isolation can. Art. 174 of TFUE (Trattato sul funzionamento dell'Unione europea) recognizes insularity as a structural disadvantage; however, it does not identify specific policies to mitigate this condition, leaving a substantial burden of uncertainty on which policies would be effective, and feasible. The present work contributes to the identification of the additional costs and disadvantages related to insularity - specifically those arising from the lower profits for retailers and lower consumer welfare - suggesting potential directions to design effective and feasible policy measures.

Specifically, it shows that being insular implies additional costs (besides those associated with remoteness) for businesses that exploit economies of density. Being a non-connected node prevents a distribution chain such as the retailer Esselunga from fully exploiting the benefits of economies of density, significantly affecting profitability and, in turn, consumers' welfare.

ACKNOWLEDGEMENTS

The authors thank Fabiano Schivardi and Concetta Rau for useful suggestions made during the early stages of this research project.

DISCLOSURE STATEMENT

No potential conflict of interest was reported by the authors.

FUNDING

The authors acknowledge financial support from the Regione Autonoma della Sardegna (L.R. 7/2007 – project Monetary and Non Monetary Costs of Insularity: Measuring Issues and Policy Implications). The funding source has no involvement in any phase of the research.

NOTES

1. For example, this refers to key development indicators, such as gross domestic product (GDP) per capita, migratory balance, unemployment rate, educational attainment, research and development (Spilanis, Kizos, Vaitis, & Koukourouvli, 2013; ESPON, 2010).

- 2. Licio and Pinna (2013), in this regard, have noticed that distance and discontinuity are interconnected dimensions that contribute to define three distinct groups of islands characterized by different degrees of insularity: fully insular (island states), partially insular and non-insular countries.
- 3. For more details, see Krugman (1991), Venables (1996), Ottaviano and Thisse (2005), and Ottaviano, Tabuchi, and Thisse (2002).
- 4. Smallness is a reinforcing condition to remoteness. Small islands might face higher transport costs compared with larger islands due to the reliance on small and fragmented cargoes or the exclusion from major sea and air transport and the consequent delays (Briguglio, 1995).
- 5. Empirical papers investigating the effect of insularity on economic development provide mixed evidence (Armstrong & Read, 1998, 2004; Armstrong, Ballas, & Staines, 2006; Bertram & Karagedikli, 2004), while the theoretical models (i.e., New Economic Geography) investigate the role of smallness and peripherality without explicitly handling the distinctive features of the island economies and their consequences in terms of firm localization and performance (Krugman, 1991; Ottaviano et al., 2002; Ottaviano & Thisse, 2005).
- 6. The fact that in reality Esselunga does not exploit economies of density (see the analysis of the Esselunga real network in Appendix C in the supplemental data online) might be due to management or administrative/political constraints (i.e., political barriers that prevented Esselunga from opening new stores below Emilia-Romagna). However, this is not significant to the present analysis.
- 7. Among the most relevant contributions, see Krugman (1991), Ottaviano et al. (2002), and Ottaviano and Thisse (2005) as well as the recent contribution of Allen and Arkolakis (2014) that emphasizes the role of remoteness and thus trade (trade over space is costly) in determining disparities of economic development over time.
- 8. Pinna and Licio (2013) measure different states of insularity (considered as a 'state of nature'), finding that island states have a worse performance than countries with islands.
- 9. Klaesson and Öner (2014) provide a detailed literature review on this topic.
- 10. According to the McKinsey Global Institute (2001), Walmart alone is responsible for a large aggregate productivity gain realized over the past quarter century.
- 11. Following Holmes (2011), and in the absence of any prior knowledge and not having access to more detailed data for the estimation of transport costs, we assumed a linear relationship for simplicity.
- 12. Due to data limitations, the analysis assumed amortization cost to be a linear function of revenues. We did not model the new stores opening as a function of the previous stores' full capacity.
- 13. We explored the sensitivity of the results using alternative radii, specifically 25 and 35 km. We eventually found that the opening sequence remains the same. The greater the radius, the lower is the sensibility of the

model because this radius selects the potential consumers of a store and then, through the probability $p(t)_{j,l}$, the number of potential consumers decreases as we move towards greater densities and distances, thus capturing the negative effect of population density and distance on demand.

- 14. The variable dist_{jl} is distance (km) between store location j and location l.
- 15. This is because a consumer at location l usually buys at a store located near their house rather than at a more distant similar store. The term $t_{O,j} < t_{O,j' \in l}$ indicates that the opening date $t_{O,j}$ of store j is earlier with respect to that of store j', $t_{O,j'}$.
- 16. This probability captures indirectly the effects of distance decay and depends on the distance between location l and store j and on the population density of municipality l.
- 17. As in Holmes (2011), the formulation of the demand model takes prices as given and does not consider strategic and dynamic interactions between Esselunga and its competitors, since this is not the purpose of this paper. While such a specification might not encompass all the factors affecting the choice of the store location, this is unlikely to affect the results.
- 18. Estimating the degree of market overlap precisely is beyond the purpose of this paper, and the cannibalization phenomenon due to the Esselunga competitors is taken into account in the demand model.
- 19. Esselunga did not follow the economics of density in its real diffusion, as illustrated in detail in Appendix C in the supplemental data online, so the analysis reported in this section concerns only the hypothetical network.
- 20. The estimation of the degree of market overlap is beyond the scope of this paper. Thus, the results represents a rough estimate.
- 21. The year 2013 is when the hypothetical diffusion of Esselunga starts, while 2020, 2027 and 2035 are when new distribution centres at Sala Consilina, Latina and Messina respectively open. These are the years when the distance between store j and the distribution centre can vary.
- 22. \bar{C} is computed as the average of the distance \bar{D} multiplied by parameter τ , which is ϵ 2805 per kilometre per year.
- 23. From an economic perspective, peripherality and insularity impact the demand model differently due to the wealth of the inhabitants. In the demand model the different wealth of the inhabitants enters through the variable gdp, which represents the regional-level GDP per capita (see equations 3-5 in Appendix B in the supplemental data online). In addition, in our specific case study, the Italian context, there is a socioeconomic gap between South and North which is stronger than the peripherality-insularity gap. In other terms, Italian islands are similar, in terms of socioeconomic indicator, to the southern regions. In the analysis, we control for crossregional differences in household spending capacity controlling for regional-level GDP per capita (see the value of gdp in Table D4 in Appendix D in the supplemental data online).

ORCID

Luisanna Cocco Whttp://orcid.org/0000-0002-5055-9166 Manuela Deidda Whttps://orcid.org/0000-0002-0921-6970

Michele Marchesi https://orcid.org/0000-0003-1540-8773

REFERENCES

- Allen, T., & Arkolakis, C. (2014). Trade and the topography of the spatial economy. Quarterly Journal of Economics, 129, 1085–1140. doi:10.1093/qje/qju016
- Armstrong, H. W., Ballas, D., & Staines, A. (2006). A comparative analysis of the economic performance of Greek and British small islands. Paper presented at the 36th Regional Science Association International (British and Irish Section) conference, Jersey, Channel Islands.
- Armstrong, H. W., & Read, R. (1998). Trade and growth in small states: The impact of global trade liberalisation. *World Economy*, 21, 563-585. doi:10.1111/1467-9701.00148
- Armstrong, H. W., & Read, R. (2004). Insularity, remoteness, mountains and archipelagos: a combination of challenges facing small states? Paper presented for the Regional Studies Association Conference 'Europe at the Margins: EU Regional Policy, Peripherality and Rurality', University of Angers.
- Basker, E. (2005). Selling a cheaper mousetrap: Wal-mart's effect on retail prices. *Journal of Urban Economics*, 58, 203-229. doi:10. 1016/j.juc.2005.03.005
- Basker, E., & Noel, M. (2009). The evolving food chain: Competitive effects of Wal-mart's entry into the supermarket industry. *Journal of Economics and Management Strategy*, 18, 977–1009. doi:10. 1111/j.1530-9134.2009.00235.x
- Bertram, G., & Karagedikli, X. (2004). Are pacific economies converging or diverging? In J. Poot (Ed.), On the edge of the global economy (pp. 106-122). Cheltenham: Edward Elgar.
- Briguglio, L. (1995). Small island developing states and their economic vulnerabilities. World Development, 23(9), 1615– 1632.
- Christaller, W. (1933). Die zentralen Orte in Süddeutschland: eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen. Jena: Gustav Fischer.
- Cleary, R., & Lopez, R. (2008). Does the presence of Wal-mart cause Dallas/Fort Worth supermarket milk prices to become more competitive? (Technical Report No. 99). Storrs: Food Marketing Policy Center, University of Connecticut.
- Confcommercio. (2014). Analisi e previsioni per il trasporto merci in italia (Technical Report). Ufficio Studi Confcommercio-Imprese per l'Italia.
- Converse, P. D. (1943). A study of retail trade areas in east central Illinois. University of Illinois.
- Deidda, M. (2016). Insularity and economic development: A survey. *International Review of Economics*, 63(2), 107–128.
- Ellickson, P. B., & Gricco, P. L. (2013). Wal-mart and the geography of grocery retailing. *Journal of Urban Economics*, 75, 1-14. doi:10.1016/j.juc.2012.09.005
- European Small Islands Federation (Eurisles). (2002). Off the coast of Europe: European construction and the problem of the islands, study undertaken by Eurisles on the initiative of the Islands Commission of CPMR (Technical Report).
- European Observation Network for Territorial Development and Cohesion (ESPON). (2010). EUROISLANDS The development of the islands European islands and Cohesion Policy (Technical

- Interim Report v.3). Retrieved from https://www.espon.eu/ programme/projects/espon-2013/targeted-analyses/euroislandsdevelopment-islands-%E2%80%93-european-islands
- Hausman, J., & Leibtag, E. (2005). CPI bias from supercenters: Does the BLS know that Wal-mart exist? (Working Papers No. 10712). Cambridge, MA: National Bureau of Economic Research (NBER).
- Hausman, J., & Leibtag, E. (2007). Consumer benefits from increased competition in shopping outlets: Measuring the effect of Wal-mart. *Journal of Applied Econometrics*, 22, 1157–1177. doi:10.1002/jac.994
- Holmes, T. J. (2011). The diffusion of Wal-mart and economies of density. *Econometrica*, 79(1), 253-302. doi:10.3982/ECTA7699
- Holmes, T. J., & Lee, S. (2012). Economies of density versus natural advantage: Crop choice on the back forty. Review of Economics and Statistics, 94(1), 1-19. doi:10.1162/REST_a_00149
- Klaesson, J., & Öner, Ö. (2014). Market reach for retail services. Review of Regional Studies, 44(2), 153-176.
- Krugman, P. R. (1991). Geography and trade. Cambridge, MA: MIT Press.
- Licio, V. M., & Pinna, A. M. (2013). Measuring insularity as a state of nature: Is there a case of bad geography? (Technical Report, Centre for North South Economic Research (CRENoS) Working Papers No. 2013/22). Cagliari: University of Cagliari.
- Lösch, A. (1944). Die räumliche ordnung der wirtschaft. Jena: Gustav Fischer.
- Mazzarino, M. (1998). Intermodalitá e trasporto combinato Lineamenti teorici ed operativi (I Quaderni di Trasporti Europei). Trieste: ISTIEE.
- McKinsey Global Institute. (2001). U.S. productivity growth 1995— 2000: Understanding the contribution of information technology relative to other factors. Washington, DC: McKinsey Global Institute.

- Neumark, D., Zhang, J., & Ciccarella, S. (2008). The effects of Walmart on local labor markets. *Journal of Urban Economics*, 63(2), 405–430. doi:10.1016/j.juc.2007.07.004
- O'Kelly, M. E. (1981). A model of the demand for retail facilities, incorporating multistop, multipurpose trips. Geographical Analysis, 2, 134–148.
- Ottaviano, G. I., Tabuchi, T., & Thisse, J. F. (2002). Agglomeration and trade revisited. *International Economic Review*, 43, 409-435. doi:10.1111/1468-2354.t01-1-00021
- Ottaviano, G. I., & Thisse, J.-F. (2005). New Economic Geography: What about the N? Environment and Planning A, 37, 1707–1725. doi:10.1068/a3730
- Pinna, A., & Licio, V. (2013). Measuring insularity as a state of nature. is there a case of bad geography? ERSA Conference Papers (No. ersa13p706). European Regional Science Association (ERSA).
- Reilly, W. J. (1953). The law of retail gravitation, 2nd ed. New York: Pilsbury.
- Rouse, J. W. (1953). Estimating productivity for planned regional shopping centers, news and trends in city development. Washington, DC: Urban Land Institute.
- Spilanis, I., Kizos, T., Vaitis, M., & Koukourouvli, N. (2013). Measuring the economic, social and environmental performance of European island regions: Emerging issues for European and regional policy. European Planning Studies, 21, 1998–2019. doi:10.1080/09654313.2012.722970
- Thill, J.-C., & Thomas, I. (1987). Toward conceptualizing tripchaining behavior: A review. Geographical Analysis, 1, 1-17.
- Venables, A. J. (1996). Equilibrium locations of vertically linked industries. *International Economic Review*, 37, 341-359. doi:10. 2307/2527327
- Zagari, C. (2011). Semestre Europeo n. 1 Anno 1, Luglio 2010: Rivista europea di best practices. Opere varie. Gangemi.



Press release

CoR/17/66.en Brussels, 12/05/2017

The European Committee of the Regions calls for the inclusion of an island clause in EU cohesion policies for the period after 2020

Marie-Antoinette Maupertuis, executive member of the Corsican regional authority, defends island region businesses to EU policy makers

The 362 islands in the EU face permanent structural difficulties specific to them which entail additional costs for their businesses, which affect their development prospects. The majority of these island regions did not experience economic convergence in the 2000s and their situation has actually deteriorated since, inter alia because of the financial crisis and a lack of innovation. In the light of this, the European Committee of the Regions, represented by Marie-Antoinette Maupertuis, executive member of the Corsican regional authority, calls for the island regions, and in particular their businesses, to benefit from specific measures and more relevant criteria for Structural Fund eligibility in the future European cohesion policy (2020-2027).

At the request of the Maltese EU presidency, the European Committee of the Regions adopted an opinion which seeks to identify potential solutions for promoting entrepreneurship and boosting islands' economic, social and territorial development. In addition to the various costs linked to their geographical situation, islands have poorly diversified economies with a high proportion of very small, small and medium-sized enterprises and a significant number of entrepreneurs who have several occupations.

The CoR stresses that the EU's cohesion policy it is the most appropriate policy for tackling development gaps between islands and other European regions. But island regions do not enjoy a special status in the current cohesion policy. The CoR therefore calls on the European legislative authorities to go beyond the mere recognition of the structural handicaps affecting islands, by including an island clause in the future cohesion policy. This includes, inter alia, the introduction of new indicators to measure the socio-economic situation for determining the allocation of Structural Fund resources; the criteria must take account of the accessibility and competitiveness of islands in certain sectors (blue economy, green energy and sustainable tourism in particular).

When presenting her opinion to the CoR plenary session, Marie-Antoinette Maupertuis (FR/European Alliance) said: "Island region entrepreneurs and citizens have to face structural constraints linked to their geographical situation, which result in additional costs that affect their growth and development prospects. We ask that islands receive special attention in EU cohesion policy in the period after 2020 to compensate for the economic effects of their natural and geographical constraints. They must be enabled to play the single market game and to transform their constraints into strengths." The rapporteur thus calls for the "real application" of Article 174 TFEU, which provides that islands, among other regions, require special attention from the EU because of their geographical, demographic and social handicaps.

Tonino Picula (HR/PES), MEP and vice-president of the European Parliament intergroup on seas, rivers, islands and coastal areas, welcomed the Committee of the Regions' opinion and supported its findings and recommendations: "Current cohesion policy fails to provide the necessary support to island regions. Major reforms must be adopted in the future cohesion policy after 2020. The European Parliament does not just want the word 'islands' to appear more frequently in the texts. It wants a suitable, specific policy that will produce tangible results for islands".

The CoR also calls for the establishment of a system of operating assistance for island businesses to offset the additional costs of islands. This aid should be authorised and exempted in the same way as for the outermost regions and sparsely populated areas. In the same vein, the Committee also proposes greater flexibility for the de minimis rule (which exempts the State from having to notify the European Commission of aid granted to businesses where the amount is below a certain threshold) in the case of islands, and for public procurement stipulations.

The European Commission is also encouraged to prepare a specific innovation programme for island economies. The establishment of such a programme would compensate for the competitive disadvantage of island businesses compared with those on the mainland in connection with calls for projects, given that they face significantly higher costs and greater constraints.

Notes to editors:

There are 362 islands with over 50 inhabitants in the EU, representing a total of 17.7 million people (including 3.7 million in the outermost regions). The per capita GDP of islands amounted to around 79.2 % of the EU average in 2010, and many islands remain in the less developed region category.

Island regions have specific geographical, economic, demographic and social characteristics associated with unique challenges in the application of European policies: small size (land area, population, economy), small local market and difficulty in achieving economies of scale, high transport costs, underdeveloped industrial relations, and lack of entrepreneurial know-how, infrastructure and business services (compared with mainland regions).

Article 174 TFEU states that island regions are in need of particular attention from the EU, which must aim to reduce disparities between the levels of development of the various regions within and between Member States.

The Structural Funds in Corsica

Over the period 2014-2020, EUR 275 million will be invested in support for projects in Corsica. Cohesion policy has financed many projects in Corsica: bridges, an educational and research centre, the Ajaccio apprentices centre, university laboratories through the ERDF funds and waste-to-energy projects. Corsican agriculture also receives EUR 145 million from the EAFRD for area aid, equipment, modernisation, water works and support for the environmental and energy transition.

- Draft CoR opinion on Entrepreneurship on Islands: contributing towards territorial cohesion (the opinion, as amended, will shortly be available on our site)
- Committee of the Regions photo gallery

Contact:

Nathalie Vandelle Tel. +32 2 2822499 nathalie.vandelle@cor.europa.eu













The European Committee of the Regions

The European Committee of the Regions is the EU's assembly of regional and local representatives from all 28 Member States. Created in 1994 following the signing of the Maastricht Treaty, its mission is to involve regional and local authorities in the EU's decision-making process and to inform them about EU policies. The European Parliament, the Council and the European Commission consult the Committee in policy areas affecting regions and cities. To sit on the European Committee of the Regions, all of its 350 members and 350 alternates must either hold an electoral mandate or be politically accountable to an elected assembly in their home regions and cities. Click here for more information on your national delegation.

Your personal data are processed in accordance with the requirements of Regulation (CE) 45/2001 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data by EU institutions and bodies. You may, upon request, obtain the details of your personal data, rectify any inaccurate or incomplete personal data, or ask for your data to be removed from our mailing list.

Should you have any queries concerning the processing of your personal data, please address them to PresseCdr@cor.europa.eu You can also send an email to the CoR Data protection officer data.protection@cor.europa.eu. As regards the processing of your personal data, you have a right to recourse at any time to the European Data Protection Supervisor http://www.edps.europa.eu/EDPSWEB/).

Pagina 1

Regionale ^

Studi regionali

| ^ Routledge } ^ Taylor & Francii Croup

ISSN: 0034-3404 (Stampa) 1360-0591 (online) Pagina iniziale della rivista: https://www.tandfonline.com/loi/cres20

Insularità ed economie di densità: analisi l'efficienza di una rete logistica utilizzando un approccio basato sulla simulazione econometrica

Luisanna Cocco, Manuela Deidda, Michele Marche! E Francesco Pigliaru

Per citare questo articolo: Luisanna Cocco, Manuela Deidda, Michele Marchesi e Francesco Pigliaru (2019) Insularità ed economie di densità: analisi dell'efficienza di una rete logistica utilizzando un approccio basato sulla simulazione econometrica, Studi regionali, 53: 6, 900-911, DOI: 10,1080 / 00343404.2018.1490500

Per collegare questo articolo: https://doi.org/10.1080/00343404,2018.1490500

Visualizza materiale supplementare C?

Pubblicato online: 26 luglio 2018.

Qp Submityourartidetothisjournal B "[illj. Viste degli articoli; 117

Visualizza articoli correlati 0

Visualizza dati Crossmark B *

Citando articoli: 1 Visualizza citando articoli B *

I termini e le condizioni completi di accesso e di utilizzo sono disponibili all'indirizzo https://www.tandfonline.com/action/journalInformation?journalCode=cres20

..... Pagina 2

2013, VOL. 53, NO. 6, 900-911 https://doi.org/101080/00343404.2018.1490500 l) Routledge

Insularità ed economie di densità: analisi dell'efficienza di a rete logistica utilizzando una simulazione econometrica basata approccio

Luisanna Coccoa ^, Manuela Deiddab 'S, Michele Marches!' © e Francesco Pigliaru

ASTRATTO

Questo documento esplora le sfide poste dall'insularità allo sviluppo economico e al benessere generale da un nuovo punto di vista. Utilizzando un approccio multidisciplinare, abbiamo studiato l'onere aggiuntivo che questa condizione geografica permanente pone ai rivenditori la cui strategia di massimizzazione del profitto si basa sullo sfruttamento delle economic di densità. Il i risultati dell'analisi mostrano che un rivenditore trova conveniente sviluppare la propria rete sulla terraferma, sfruttando la vicinanza dei suoi negozi e centri di distribuzione. Inoltre, mostra che l'insularità, una condizione simile improbabile come la periferia e lontananza, impedisce ai rivenditori di espandere la propria rete su un'isola, riducendo così la concorrenza e influendo benessere de l'eousumatori

PAROLE CHIAVE

insularità; economie di densità, Settore vendite, simulazione

JEL C63.L10. L81.R12

STORIA Ricevuta il 1 marzo 201 6: in forma rivista il 25 aprile 2018

INTRODUZIONE

La sottoperformance dell'Unione Europea (UE) isole per quanto riguarda la media UE ha motivato un significato a lontananza ostacola l'accessibilità, vale a dire l'opposizione non posso discutere di politica e di dibattito economico sulla peculigginagha distributi spazialmente, che è interconeconomie rispetto alla terraferma e al-

che, nonostante un notevole grado di eterogeneità tra queste isole, condividono tutte caratteristiche peculiari e affrontare sfide specifiche che li fanno rimanere indictro L'UE e gli obiettivi nazionali per uno sviluppo economico sostenibittento dei costi di trasporto associati alla lontananza, opment (European Observation Network for Territorial Sviluppo e coesione (ESPON), 2010). L'insularità è un 'fenomeno permanente di dis-

continuità "(Federazione europea delle piccole isole (Eurisles), 2002) caratterizzato da carattere geografico permanenteistanze come lontananza, piccolezza e vulnerabilità che

ambiente per il capitale e la forza lavoro che è probabile che influenzare negativamente il loro sviluppo a lungo termine. collegato sia alla rete di trasporto che al proxy dalla mità ai mozzi centrali. Come sottolineato da un ampio filone di Ricercatori e responsabili politici hanno effettivamente ricondadiuteratura, l'accessibilità influenza le scelte di localizzazione (cenle aree di prova sono più necessibili da reti nazionali) e interazioni spaziali. Inoltre, la discontinuità che caratterizza le isole peggio è la ing isole fortemente dipendenti dal mare più costoso e trasporto acreo. Pertanto, la lontananza diminuisce la produzione efficienza, che è un fattore determinante per la competitività in un msirket globale sempre più interconnesso.

influenzare l'attrattiva delle isole, portando a una sfavorevole

SmaUness porta ro prezzi di input relativamente più alti con rispetto ai territori non insulari a causa di una bassa domesde

CONTATTO

"(Autore corrispondente) @ luisanna.cocco@dice.unica.it

Dipartimento di Ingegneria Elettrica ed Elettronica, Università di Cagliari, Cogliari, Italia.

b @ manuela.deidda@crenos.unica.it

Health Economics and Health Technology Assessment, Institute of Health & Wellbeing, Glasgow, Regno Unito. Centro-per la ricerca economica del nord-sud (CRENoS), Cagliari, Italia.

michele@diec unica.it

Dipartimento di Matematica e Informatica, Università di Cagliani, Cagliari, Italia

d © pigliaru@unica.it

Dipartimento di Giurisprudenza, Università di Caglian, Caglian, Italia.

D È possibile accedere ai dati supplementari per questo articolo http://dx.doi.org/10.1080/00343404.2018.1490500.

Pagina 3

Insularità ed economie di densità 901

richiesta. Inoltre, la vulnerabilità delle isole e il le peculiarità geografiche delle isole le rendono rigorosamente dipendente da un'unica attività economica (ad es. turismo, pesca o allevamento) in modo che non possano reagire prontamente ed efficacemente ai potenziali shock causati da recessioni e contrazioni della domanda in quei secondi specifici tors (Zagari, 2011).

Si noti che è (bugia congiunta e rafforzando l'effetto di puzzolenza, discontinuità e lontananza che il caratterei rioni che sono aree periferiche caratterizzate da reiTioteness e discontinuit) '(es. Svezia) o insulare Le sfide affrontate da questi territori sono meno gravi di quelli affrontati dalle isole.

Essendo un fenomeno permanente di disconti fisici nuity "(Eurisles, 2002), l'insularità non può essere eliminata, gli interventi politici deboli potrebbero solo ridurre le isole

A tale proposito, mentre i responsabili politici hanno preso intransidantiziongione continentale, continuerà la stessa sforzo capace nello sviluppo di politiche adeguate a compensare lo svantaggio geografico connesso all'insularity, il contributo della letteratura sulle cause della lo svantaggio economico delle isole è invece relativamanta son logistico causato dalla distanza Molto importante, l'insularità è stata raramente districata da condizioni come l'odore e la periferia, quindi rendendo difficile identificare l'onere specifico aggiuntivo sostenuto dalle isole rispetto a quello sostenuto da regioni simili alle isole per alcune caratteristiche (cioè, odore, periferia, lontananza), ma quali sono collegato alla terraferina

Questo documento esamina i costi aggiuntivi dell'insularità sotto un nuovo ed efficace punto di vista, districare l'insu larità da condizioni simili, come piccolezza e peripheralità e identificazione dell'onere specifico aggiuntivo sostenuto dalle isole. Indaga il ruolo di discontinuità della terra implicata dall'insularità nello sviluppo di una rete di negozi contigui per i rivenditori il cui profitto potesi di base del modello, i costi, Esselun di densità. In particolare, viene studiato il ruolo dell'insularitànisurare le economie di densità. La quarta sezione pre nel contesto italiano, mentre anale) 'zing l'ipotetico diffusione di una catena di negozi italiana, Esselunga, in quasi soluzione del problema; la misura delle economie spesso intero territorio italiano.

L'Italia e Esselunga rappresentano un caso molto interessulatper insularità e periferia. La quinta sezione studia. L'Italia consente l'esplorazione corretta dell'ulteriore discute i limiti del modello, fa delle condanne onere posto dall'insularità in relazione alle arce caratterizzate terrorizzato da svantaggi simili come la periferia e piccolezza - ma non rappresentano nodi disconnessi in a ipotetica rete di distribuzione che massimizza i profitti che si basa su economie di densità. Anzi, muori italiano dieci-itoiv si diffonde da nord a sud, in modo da ricoprire il ruolo di aree periferiche da prendere in considerazione.

Inoltre, include due isole, Sicilia e Sardegna: il primo è densamente popolato e vicino alla terraferma mentre quest'ultimo è caratterizzato da una bassa popolazione sità e lontananza. Esselunga è il quarto più grande rivenditore in Italia. Ad oggi, ha aperto negozi solo in sei del Nord Regioni italiane e non immagazzina la merce in wsu-ecase, ma utilizza centri di distribuzione, che sono distribuiti

nell'area in cui opera. La sua strategia di distribuzione rende questo rivenditore è un buon candidato per il case study.

Al fine di indagare sull'onere aggiuntivo posto da insularità, abbiamo iniziato a progettare un'ipotetica rete di negoza e centri di distribuzione Abbiamo selezionato 130 italian comuni e progettati per essere collocati in ciascuno di essi a h) negozio ipotetico o ah) "centro di distribuzione potenziale. impostando così le posizioni di negozi e centri. Per morire i centri di tributo fissiamo anche la loro data di apertura al fine di misura la "cattiva geografia" delle isole. Potremmo osservare terprogettare una rete contigua. In effetti, per un exploit del rivenditore-Nelle economie di densità, si ottiene un risparmio sui costi attraverso la vicinanza spaziale di negozi e distribuzione territori che non sono ne remoti ne smaU (ad esempio, Regno Unitmiri. Creazione di una rete di negozi contigui e manutenzioneun'elevata densità del punto vendita comporta costi di distribuzione inferiori che compensano la cannibalizzazione delle vendite che si presenta dal posizionamento di nuovi negozi accanto a quelli esclusivi. In tale retelavoro, pladng nuovi negozi su un'isola implica un "salto (cioè, una discontinuità nella rete), tale che una distribuzione il centro di un'isola non può acquistare negozi situati all'esteri

> Il centro di bution salva anche altre regioni, diffondendole benefici netti per un numero maggiore di negozi. A questo proposito, l'insularità rappresenta un oncre aggiuntivo - rispetto al

Al fine di costruire la rete ipotetica progettata, noi fii-st ha stimato alcuni parametri di costo e sviluppato a modello di domanda che ha permesso gli effetti della distanza quelli delle diverse località, come le aree urbane e le aree rurali o non urbane da prendere in considerazione (vedere l'appendice B, e in particolare la tabella B2, nella dati supplementari online). Abbiamo quindi risolto un profitto-massimizzaproblema, ovvero la massimizzazione del profitto di Esselunga problema, la cui soluzione è la data di apertura di negozi ipotetici (vedere l'equazione 4 di seguito).

Il documento è organizzato come segue. La prossima sezione pro fornisce una breve rassegna della letteratura. La terza sezione descrive

il modello, in particolare: l'ipotetica rete e muori la strategia di massimizzazione si basa sullo sfruttamento delle edoministrazione di ga probleni; e la metodologia utilizzata per invia i risultati per l'ipotetica rete di Esselunga: il sity per l'ipotetica rete: e gli effetti accounta-

> e presenta alcune considerazioni politiche finali. Ulteriore i dettagli sono forniti nei dati supplementari online: Le appendici A e B forniscono una panoramica di Esselunga, sua rete di negozi e una stima del modello di domanda, Appendfac C illustra i risultati ottenuti applicando l'approccio descritto nella quarta sezione al reale Rete Esselunga; e Appendice D dettagli del ipotetica calibrazione della rete e dati utilizzati in analisi

ARTICOLO DI LETTERATURA

In Europa è iniziato il dibattito politico sull'insularità più di 20 anni fa quando il Trattato di Amsterdam (art.

Pagina 4

158) e il Trattato di Maastricht (art. 154) incentrato sul necessità) "di sviluppare politiche adeguate che garantiscano il isole un livello di sviluppo omogeneo con il terraferma, compensando così lo svantaggio geografico collegato all'insularità. La pertinenza politica dell'econun ampio filone di contributi empirici e teorici a la letteratura economica, con l'obiettivo di indagare sulle cause diattori socioeconomici, accessibilità ed eterogeneità svantaggio economico delle isole.

I modelli Theoredcal analizzano l'effetto del distintivo caratteristiche di insularità sullo sviluppo economico. Il commerdintagare fino a che punto l'insularità rappresenta una minaccia attenzione al commercio: contributi al New Economic Geograconcentrarsi sull'effetto congiunto di distanza e sicurezza rispettivamente, incidendo sia sui ritorni di scala che su mestieri, sulla scelta della localizzazione finn; il New Trade sensibilità Iontananza e vulnerabilità) e, quindi, la specificità la ficità dell'insularità non è mai stata affrontata. Dall'altra mano, documenti empirici forniscono risultati contrastanti sul impatto dell'insularità sulla crescita economica (Deidda, 2016) nsità, l'investimento nell'informatica, l'uomo

Inoltre, l'insularità è stata raramente districata da condizioni simili come la salute e la periferia. rendendo così difficile l'identificazione del velocfic aggiuntivo onere sostenuto dalle isole die rispetto a quella sostenuto da regioni simili alle isole per quanto riguarda alcune caratteristiche (ad es. smaUness, peupherality, remoteness), ma che sono collegati alla terraferma. Questo la carta tenta di colmare queste lacune nella letteratura investigando come la discontinuità della terra, implicita dall'insularità costi compensano notevolmente le perdite derivate da incide sui profitti dei rivenditori, e quindi sullo sviluppo di a rete di negozi, considerando i rivenditori che sfruttano l'econignora la densità e decide di posizionare i negozi anche su un isola. A questo proposito, va sottolineato che la geografia phy è cmdal nel determinare l'efficacia di una strategia basato su muoiono economie di densità. Da questo punto di vista Le seguenti sezioni descriveranno l'ipotetica rete cattiva geografia in termini di lontananza e periferia. aumenta i costi di trasporto, evitando così le economie di densità dall'essere adeguatamente sfruttato. Come Hobnes (2011) e Holmes e Lee (2012) sottolineano, l'economiale densità non possono essere distrutte dalla geografia, da allora ciò che conta non è aumentare eccessivamente il numero di negozi in Rete ipotetica una rete (cioè economie di scala) ma anche la loro posizione.

Un ampio filone della letteratura teorica ha emphadimensionato il ruolo chiave svolto dalla geografia per il sattoge de sonno esto dalla geografia per il sattoge de sonno esto della geografia per il sattoge della geog Climstaller (1933) e Losch (1944) spiegano le dimensioni, natura e spaziatura dei dties, considerandoli come centrali luoghi che forniscono merci alla popolazione circostante. In particolare, le attività di vendita al dettaglio si trovano nel centra linegozi e tre centri di distribuzione (vedi Appendice D in Kets e la probabilità di richiedere beni o servizi fornito in questi luoghi centrali diminuirà con la distanza. Inoltre, solo i consumatori si trovano all'interno di un determinatopera. La vera rete Esselunga è rappresentata dal la portata raggiungerà ogni negozio; i concorrenti serviranno sumeri situati oltre quell'intervallo. Ulteriori contributi analizzare l'eterogeneità tra i beni (O'Kelly, 1981; Thm & Thomas, 1987). La teoria gravitazionale al dettaglio, originariamente formulato da Reilly, e ulteriormente empiricamentari bution e negozi rispettivamente.

sviluppato da Converse (1943), ReiUy (1953) e Rouse (1953, pagg. 1-5), da che la dimensione del commercio tra due città e una città intermedia aumenta con il popolazione degli uties e diminuisce con il quadrato di le distanze tra le città. WI-ule lo riconosce le stide omiche affrontate dalle economie insulari hanno favoritovalidità theoredcid, applicazione empirica ha sollevato la necessità rompere l'eterogeneità del consumatore e quindi considerare

tra le attività di vendita al dettaglio che incidono sui profitti dei rivenditori di matrici.

Date le sfide economiche affrontate dalle isole, Il modello di gravità considera l'effetto dannoso di telecomando-per i rivenditori che sfruttano le economie di densità detiene il suo proprio interesse. A questo proposito, il noto pensionato americano Walmart, che rappresenta un gigante nella vendita al dettaglio americana industria, può massimizzare i suoi profitti, offrire prezzi più bassi e aumentare il benessere dei consumatori grazie allo sfruttamento di La teoria valuta le economie del ruolo chiave della scala e il le economie di densità. In effetti, Walmart ha aperto nuove effetti di rete sugli scambi. 7 Tuttavia, morire meglio dei nostimagazzina la dose sia in quelli esistenti che nei centri di distribuzione conoscenza, l'effetto comune dei cliaratteristici dell'isola (piccoloreando una rete di vendita al dettaglio contigua da cui si irradia il rovescio, l

> Anche se il successo di Warwick è stato imputato a diversi fonti (funzione della produzione al dettaglio, economie di contiguità iigement) (Basker, 2005; Basker & - Noel, 2009; Cleaiy &c Lopez, 2008; Emckson &. Grieco, 2013; Hausman & Leibtag, 2005; Hausman & Leibtag, 2007; Neumark, Zhang e Ciccarella, 2008), sfruttando Ac economie di densità gioca un ruolo chiave, come sostiene Holmes (2011) che mostra che seguire tale strategia è il la migliore scelta possibile. In particolare, ha sottolineato Holmes che la riduzione dei costi ottenuta risparmiando nei trasporti cannibalizzazione, permettendo così a Walmart di raggiungere il profitti massimi possibili.

IL MODELLO PROPOSTO

lavoro realizzato per risolvere il pro- cesso di massimizzazione del profitto di Esselunga blem, a partire dal numero, posizione e data di apertura degli attuali negozi e centri di distribuzione Esselunga.

In simmetria con la rete reale, abbiamo studiato l'ipotesi diffusione futura di Esselunga in un arco di oltre 33 anni selezionato 130 comuni italiani e assunto che ciascuno contiene un negozio ipotetico o un'ipotetica distribuzione centro bution. In particolare, abbiamo ipotizzato l'apertura di i dati supplementari online per maggiori dettagli).

La Figura I mostra la vera e ipotetica rete Esselungadrdes grandi / grigi e drdes piccoli / neri che indicano i centri di distribuzione e i negozi rispettivamente. Anziché, la notentissima rete Esselunga h) è rappresentata da circhi bianchi e piccoli fumetti grigi che indicano la distanza

Insulantà ed economic di densità 903

٠١-UN-

Figura 1. Rete Esselunga reale (cerchi grandi / grigi e piccoli i cerchi neri) e l'ipotetica rete Esselunga (grande / cerchi bianchi e cerchi piccoli / grigi)

Abbiamo ipotizzato che Esselunga aprisse negozi ipotetici Calabria, Campania, Lazio, Sardegna e Sicilia, e per ogni negozio abbiamo scelto un luogo, cioè il comune Dove si trova. Per quanto riguarda i centri di distribuzione, noi assunto Esselunga ipotizzando una distribuzione ipotetica si trova in tre regioni: Calabria, Lazio e Sicilia.

Per i centri di distribuzione ipotetici, inoltre al luogo in cui abbiamo anche scelto la loro apertura osare consentire contiguità con la rete reale. Consequendy abbiamo ipotizzato che si aprisse il primo centro di distribuzione definito com Lazio nel 2020, la seconda in Campania nel 2027 e il terzo in Sicilia nel 2035. Da notare l'impostazione dell'apertura ^^ [MA, (/) - (q! Lb (/) + C ^ m (t) + C / (/)) J lavoro da costruire. Quindi, la posizione, così come l'USconsentire lo sfruttamento delle economie di densità, e + max ^^ [^. (/) - (C ^ (t) + C7 ''(^) + ^ (/))] come in Holmes (2011), il problema della massimizzazione del profitto l' l' p B'f" è risolto rispetto alla seguenza di secretare di è risolto rispetto alla sequenza di apertura di negozi ipotetici.

A partire dall'ipotetica rete descritta sopra, il problema da risolvere (il problema Esselunga) sta trovando la sequenza di negozi ipotetici da aprire ogni anno al fine di massimizzare i suoi profitti. Il pro adottato ogni anno ai fine di massimizzare i suoi profitti. Il pro adottato la cedura è descritta in dettaglio di seguito, a partire dall'identificatione diffusione di Esselunga - la diffusione va fication de costifissi e sambiti convolti nel fication dei costi fissi e vanabili coinvolti nel definizione del problema Esselunga.

Costi fissi e variabili

Nel non avere accesso ai dati riservati su Esseluni costi logistici di ga o i componenti di costo a livello di negozio, abbiamo stimato questi costi usando l'approccio suggerito da Holmes (2011),

Innanzitutto, abbiamo definito i costi di distribuzione come una funzione linear zione della distanza II come segue

$$C/(/): T^{,(/)}$$
 (1)

dove rè il costo per chilometro all'anno di manutenzione del piano, presupponendo una singola consegna eseguita dalla distritinalitye/ è chiuso: A / rappresenta la spesa media per centrare ogni negozio ogni giorno, come fa Esselunga; e dj (t) è la distanza (km) da stoiej alla distribuzione dosest centro aperto alle ore /.

I costi di distribuzione sono fissi; pertanto, non variano

Considera i costi variabili. Il costo del lavoro, C', varia con il volume delle vendite e su-e definiti con

dove vLahur è il coefficiente di proporzionalità del costo del lavoro, e Rj (t) è il ricavo del piano al momento /. Incredibilmente, il maggiore è il volume delle vendite a un stoiej, maggiore è il numero di lavoratori e quindi il costo del lavoro

Infine, i costi di ammortamento, C ^ m, sono definiti da:

dove VA1 "è il coefficiente di costo di ammortamento di pro pordonality. Maggiore è il volume delle vendite in un negozio i. maggiore è il parcheggio e lo spazio richiesto, e conseguentemente i costi di ammortamento. AppendB; B in die i dati supplementari online spiegano come il ameters T, vLab "r e i'Al" e la variabile di erapo

Il problema di Esselunga

Il problema di Esselunga è un problema di maximization di cui la soluzione coinvolge l'ipotetico negozio che massimizza il profitto sequenze di apertura (ovvero date di apertura). Formalmente lo è

n
 [MA, (/) - (q! Lb (/) + C n (t) + C n (/)) J

$$+ \max_{\text{rofitt}_0^{1/2} \mid 1/2 \mid 1/2$$

(4)

dove a è la sequenza di apertura, che comprende l'insieme dei negozi aperto in ogni periodo /; Tj ^ è il tempo iniziale - è il dme durante il quale Esselunga inizia la sua vera espansione, set come 1980; TI ^ H e T [{indicano l'inizio e la fine di dei negozi Esselunga presenti sul mercato al momento /. ffiRj (, f) è il margine lordo del negozio i prima della contabilità ammortamenti, costi del lavoro e imposte

J?, (/) =
A
 / (/) * jfr ,, / (/) * n / (/) (5)

è il ricavo del pinno "al momento / a cui il consumers of locations / può contribuire. Seguendo l'approccio ofHolmes (2011), abbiamo assunto che tutti i consumatori di posizione generica /, cioè <30 km1 dal negozio y 14 e che si trova nella regione, rj, del negozio j, può essere potenziale consumatori del piano quando negozio / situato nella loro municiconsumatore; pjj è la probabilità che Aat si trovi in un consumatore in munidpality / acquista dal piano Esselunga "16 - è calcalcolato utilizzando il modello di domanda (vedere Appendice B in

904 January Cooks et al.

i dati supplementari ofiline), ni è il numero del potenziale

$$I ^R, W-IC ^W + qmW$$

è profitti operativi.

La soluzione al problema di Esselunga è una delle possibile apertura dei negozi ipodietica che massimizza i profitti sequenze. Questo perché, dato l'enorme numero di possibili combinazioni di ipotetica apertura del negozio sequenze, il modello sceglie la sequenza delle regioni che assicurano il massimo profitto, tra tutti i possibili sequenze di regioni in cui, anno dopo anno, Esselunga può aprire i suoi nuovi negozi ipotetici, e non la sequenza di negozi che assicurano il massimo profitto.

In particolare, data una regione in cui un numero di previsione dei negozi è associato, il modello AC calcola il potenziale profitto associato a quella regione, selezionando i nuovi negozi essere aperto a caso e quindi calcolare un potenziale essere aperto a caso e quindi calcolare un potenziale profitto per ogni negozio selezionato. Abbiamo eseguito diverse simulazioni di due anni. Il secondo gruppo include i negozi con le stesse condizioni miziali ma semi differenti del generatore di numeri casuali. Nel complesso, tutto eseguito le simulazioni hanno presentato un comportamento coerente, e noi sceglieva sempre sequenze di regioni identiche a quelli descritti di seguito. Di conseguenza, la soluzione al Il problema di Esselunga è uno dei possibili profitti-massimizzazione ipotetiche sequenze di apertura del negozio, ma fornendo la sequenza delle regioni che assicurano il profitto del mioamo.

Secondo quanto accade nella realtà, il modello presume che i negozi collocati in Toscana e Liguria fare riferimento al centro di distribuzione in Toscana, mentre tutti uno basso. Per ogni set g ^r, abbiamo calcolato la media, i rimanenti negozi (reali e ipotetici) si riferiscono il centro di distribuzione più vicino. Abbiamo ipotizzato che Eli

La formulazione del problema di Esselunga spiega nensione del mercato, distanza tra negozi e distribuzione centri e il fenomeno della cannibalizzazione. In particolare, A / (/) * n / (/), utilizzando il modello di domanda (vedere Appenulce Bin i dati supplementari online per i dettagli) e distribuire

bution costa, Crf (/), conoscendo la distanza, dj {t), tra negozi e centri di distribuzione (vedere l'appendice D nella dati supplementari online per i dettagli sulla distanza Ais).

Abbiamo preso in considerazione il fenomeno della cannibalizzazione attraverso la probabilità, ^/(/), che, a sua volta, come risultato di PO--: ^ H il modello di domanda, dipende dalla distanza, dist / j, tra le posizioni dei potenziali consumatori, /, e location, j, dove sono posizionati i negozi. Lo abbiamo ipotizzato ogni consumatore in loco / può essere un potenziale consumatore di ogni negozio Essclunga situato a <30 km se non c'è qualsiasi negozio Esselunga in questa posizione (vedere la definizione di equazione delle entrate 5). Di conseguenza, come la rete aumenta il numero di potenziali consumatori :: / (/), di

Una misura delle economie di densità Le economie di densità portano a una riduzione della media distanza tra negozi e centri di distribuzione, e

ogni negozio Esselunga diminuisce.

STUDI REGIONALI

quindi nei costi di distribuzione. Tuttavia, i vantaggi dei rispanni sui costi ridurrà i profitti operativi di negozi esistenti a causa di un eficito di cannibalizzazione. Se economle densità sono a posto, ci sarà una sostanziale riduzzone dei costi di distribuzione e questo sarà necessario compensare fuUy per la riduzione del funzionamento

Per verificare se questa compensazione esiste nella proposta modello, e quindi per verificare se la rete creata dal modello segue le economie di densità, abbiamo applicato il approccio di Holmes (2011), come descritto di seguito.

Abbiamo diviso i negozi della rete ipotetica in tre gruppi, gi, g2 e ^ 3, in cui ogni gruppo di negozi, gi ,, è definito dall'età di Esselunga al momento dell'apertura, età , In particolare, l'età, è definita come il numero di anni che Esselunga è in una regione dalla prima apertura in Italia quella regione. Secondo questa definizione, il primo gruppo induce i primi negozi nelle rispettive regioni d-ieir, aperti aperto quando Esselunga era già stato in queste regioni da tre a cinque anni. Finalmente, il terzo gruppo contiene i negozi nelle rispettive regioni, aperti quando Esselunga era stata in queste regioni per più di

e Per prima cosa abbiamo calcolato il numero di negozi, N, per ciascuno gruppo gi " Per ogni gruppo di negozi, moriamo "dividere il negozi nel gruppo sulla base della regione, r, dove i negozi vengono posizionati ottenendo gli insiemi indicati g^, in die folin tutto il negozio nuove aperture, di vendite incrementali, <Sj, utile operativo, PO, centro di distribuzione incrementale disanno quattro negozi sono aperti e una volta un negozio o una distribuzione il centro di bution è aperto, non verrà mai dosato. quantidi per ogni regione, abbiamo calcolato la media regionaleetà per ogni gruppo gi ..

Le vendite incrementali. Si e l'utile operativo die. Pv. per ogni regione italiana abbiamo stimato la dimensione del mercano.

$$X_{j} : A_{wyen} ^{f} f^{c} < 0 - bw * 0 ~) + vAmRj {foW}$$

dove N ^, è il numero totale di negozi Esselunga nel gruppo gl e regione r; ^ V . è il numero di regioni nel gruppo gi, \ e Ri sono i ricavi calcolati dopo l'equazione (5). Vale a dire, le vendite incrementali (utile operativo) sono cosa piano aggiunge al totale delle vendite di Esselunga (profitto) nel suo aperto-

Pagina 7

Insularità ed economie di densità 905

Risoluzione dei problemi Esselunga

RISULTATI

La distanza del centro di distribuzione incrementale, D, è

D^Sk £ mnwl

dove min; Dj (to) è la distanza del piano dal più vicino centro di distribuzione aperto alle.

Vendite autonome, Sj ~ ^ e operazioni autonome

$$sf = - \bigwedge_{v=1}^{r=N_v} \bigwedge_{r=j_1}^{r} \bigwedge_{r=j_2}^{r} \bigvee_{v=j_2}^{l \in \mathcal{C}} (v)$$
 (9)

X IA ^ E ^ (/ °) - ('; Lavoro * ^ (/ o) + WArrin Palla retroch!] Figure 2 e 3

"o. ^ ye ... ^ ye ... | Tigure 2 e 3

mostra l'ipotetica diffusione di Esselunga dal 2013

lingua e correre per un periodo di simulazione di 66 anni, che è un passo simuladon pari a un anno. Di partenza dal 1980, il modello simula la diffusione dell'Esserete lunga in tutto il territorio italiano risolvendo Esselunga s problema, quindi scegliere una sequenza per un ipotetico i profitti, P ^, delle nuove aperture di negozi sono definiti comerangulel negozio che massimizza i profitti, a (vedere la terza sezione e, in particolare, l'equazione 4).

Il problema di Esselunga è stato implementato in Smalltalk

La sequenza di aperture di negozi, a, ottenuta con la simulazione identifica una rete fortemente caratterizzata da ized dalle economie di densità (Tabella 1) e quali si diffonde da nord a sud (figure 2 e 3).

La sequenza di apertura dà origine a una rete contigua lavoro, aprendo nuovi negozi prima nel Lazio, poi in Campania, Calabria, Sicilia e, lasdy, Sardegna,

fino al 2045. Nella rete potenziale, i negozi stanno facendomessi insieme e Esselunga non passa a

dove le entrate, Ru, sono calcolate usando l'equazione (6) lontana quando inserisce nuovi negozi. Posiziona il suo supponendo che i consumatori distanti dal negozio j < negozi în modo contiguo, dal Lazio alla Sardegna, 30 km possono anche essere potenziali consumatori del negozio i quambenendo così profitti più elevati grazie alla distribuzione più bassa viene aperto il negozio situato nel loro comune. Vale a dire, costi di bution. I negozi sardi sono aperti dopo il 2034. sono definiti come le vendite (profitti) che verrebbero guadagna@ono gli ultimi negozi ad essere aperti (Figura 3 (b)) in un anno particolare per negozi precsistenti in una regione se no quindi l'apertura di Esselunga rappresenta il scelta meno redditizia nuovi negozi furono aperti in quell'anno e in quella regione,

Tabella 1. Vendite incrementali, 5;, utile operativo, Po, distanza centrale di distribuzione incrementale, D, vendite autonome, SS ~ A e utile operativo autonomo, P ^ ~ A, delle nuove aperture di negozi per l'ipotetico scenario.

NS, (migliaia di €) Po (€ migliaia) D (km) S ^-A (€ migliaia) P5o-A (€ migliaia)

Tutti 127 492,78 85,74 290,48 525,61 91,45 I \$ Ageo ^ 2 40641,62 111,64 366,65 711,82 123,86 3 <^ geo ^ 5 60 469,69 81,72 266,59 483,52 84,13 Ageo> 5 27277,28 48,25 239,64 285,93 49,75

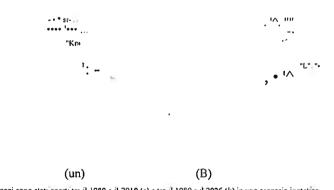


Figura 2 I negozi sono stati aperti tra il 1980 e il 2019 (a) e tra il 1980 e il 2026 (b) in uno scenario ipotetico

STUDI REGIONALI

Pagina 8

206 Lucianna Coccin et al

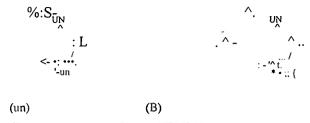


Figura 3. Negozi aperti tra il 1980 e il 2034 (a) e tra il 1980 e il 2045 (b) in uno scenario inotetico.

Economie di densità

Vista la sequenza di apertura degli ipotetici negozi, quale è la soluzione per massimizzare il profitto di Esselunga problema, possiamo applicare l'approccio presentato nel quarto sezione per valutare se Esselunga segue le economie di densità nella sua ipotetica diffusione futura. 19 Tabella 1 con nuovi negozi e centra di distribuzione sulle isolemostra il numero di negozi, N, vendite incrementali, Sj, operprofitto ating. PO, distanza centrale di distribuzione incrementalel rivenditore trova conveniente posizionare nuovi negozi e dis-D, vendite autonome, Sf ~ ^ e operazioni autonome

Possiamo vederlo, spostandoci verso il basso nei negozi apertsolo dopo alcuni anni. Ciò implica che un'isola sarà più tardi in una regione (ovvero, come densità del negozio in quelfautagio le alore aggiunto relativo a questa attività economica) aumenta), sia l'utile operativo, Po, sia l'incentivodistanza dal centro di distribuzione tal, D, diminuzione quindi, il costi di distribuzione. Poiché il secondo effetto compensa il primo, l'ipotetica rete Esselunga è terrorizzato dalle economie di densità. In effetti, passando dal primo al secondo gruppo, c'è una riduzione nel funzionamento pro £ t di € 29.920 e una riduzione dei costi di distribuzione di € 280,660; passando dal secondo al terzo gruppo, li è una riduzione dell'utile operativo di € 33.470 e a riduzione dei costi di distribuzione di € 75.570,

Si noti che esiste una differenza small tra stand-

vendite sole e incrementali, implicando un piccolo grado di il mercato si sovrappone ai negozi esistenti. Media stand-alone le vendite sono di € 490.000 rispetto ad un valore incrementale di € 490.000 e un piccolo grado di mercato si sovrappone a esisten i negozi emergono in ogni gruppo. Questo grado di ammaconfigurazione e dal numero limitato di negozi, assumendo che in ogni comune sia situato un solo negozio influenza il grado di sovrapposizione del mercato. 20 La ante anniai distribuzione su un'isola sono sostanzialmente più alti mostra invece un maggior grado di sovrapposizione del mercato (inclue regioni peninsulari. Di conseguenza, nel caso Milano ha 26 negozi) (vedi Appendice C nel supplemento

Effetti di insularità e periferia La sezione precedente ha suggerito che la soluzione al Il problema Esselunga consente di dimostrare che

STUDI REGIONALI

h) 'la potenziale rete Esselunga che viene regolarmente seguita le economie di densità

In primo luogo, i risultati portano a concludere che ha un rivenditore sempre una maggiore convenienza nel posizionare nuovi negozi d tribuaon si concentra prima sulla terraferma, piuttosto che iniziare Solo quando il mercato sulla terraferma è saturo

centri tribution su un'isola. Pertanto, l'isola può profitto, P'^~'/I, di nuove aperture di negozi per questo scennistitare dell'apertura dei negozi dell'Esselunga nel suo territorio) '

più tardi rispetto alla terraferma.

In secondo luogo, la soluzione al problema Esselunga lo consente i negozi che hanno aperto successivamente offrono un profitto opurativo quantificarquali effetti dell'insularità sui profitti di Esselunga dal momento che sono dosatori in un centro di distribuzione, incomento fiaralubassotende la sua rete di negozi. Abbiamo eseguito un analisi dettagliata delle distanze tra i negozi e il centro di distribuzione più vicino, e quindi della distribuzion costi, al fine di indagare i costi aggiuntivi degli insularità sostenuta da un rivenditore (Esselunga nel caso di studio). che sfrutta le economie di densità e vuole espandere la propria rete su un'isola (esattamente in Sardegna in questo analisi). In particolare, abbiamo valutato i costi di distribuzione in quattro anni diversi: / = 2013,2020,2027 e 2035,21

La tabella 2 mostra le distanze medic, D, tra il negozi e il centro di distribuzione più vicino in ogni regione e i costi medi di distribuzione, C, in tutte le regioni. Si noti che diminuisce l'apertura di nuovi centri di distribuzione nD e C per tutte le regioni tranne la Sardegna, da dove ci spostiamo dalla seconda alla quinta colonna (e quindi quando nuova distribuzione la sovrapposizione dei ket può essere spiegata dal negozio sceltocentri bution aperti nel tempo) .22 I costi medi nel 2035 in tutte le regioni, tranne la Sardegna, sono 6 270.000. Invece, in lo stesso anno, in Sardegna, sono pari a 1,02 milioni di euro, mostrando di una produzione fortemente caratterizzata da economie di densità, i costi di distribuzione sono permanentemente più alti per un isola. A questo proposito, l'insularità implica una discontinuità rispetto ai negozi sulla terraferma, rompendo così la rete di distribuzione e la maggiore distribuzione costi, anche quando tutte le aperture previste per la distribuzione hanno luogo i centri bution.

Pagina 9

Tabella 2. Distanze medie (km), D, dei negozi în una regione dai centri di distribuzione più vicini e costi di distribuzione medi (€ milioni). C. in ciascuna regione nel tempo.

Regione dei negozi 2013 2020 2027 2035

Calabna	D	678,065	392,385	162,612	92.980
	с	1 90	1.10	046	0,30
Сатраліа	D	430,254	160,982	77,683	77,683
	С	1.20	0.45	0,22	0.22

Lazio	D	251,040	69,782	69,782	69,782
	c	0,70	0 20	0.20	0.20
Sardegna	D	481.467	374,280	366,677	362,874
	С	1.35	1.05	1.03	1,02
Sicilia	D	758,739	465,440	338,879	128,431
	С	2 13	1.30	0.95	0,36

Dal momento che non abbiamo accesso ai dati riservati su I costi logistici di Esselunga, abbiamo ipotizzato, come a Holmes (2011), i costi di distribuzione diat sono proporzionali alla tance, di, tra i negozi e la distribuzione più vicina centro (vedi equazione 1). Per valutare la distribuzione costi, abbiamo usato la misura del costo per chilometro, T, pro guidato da Holmes. Di conseguenza, T non consente un rigore stima accurata dei costi di distribuzione ma di For solo alcune intuizioni sugli ordini di grandezza di questi

Si noti che il raggiungimento di una stima precisa della distanza i costi di bution vanno oltre lo scopo di questo documento. Il prezzo L'objettivo di Maria è quello di mostrare che l'estensione della rete a un l'isola non è una scelta ottimale, poiché l'insularità con-

dition non consente di creare una fitta rete di negozi e centri di distribuzione. A questo proposito, trovando che la distanza media (e quindi i costi medi) diminuisce per le aree periferiche in base alle dimensioni della rete aumenta, ma rimane stabile quando il rivenditore si espande la rete su un'isola, risponde alla ricerca chiave domanda di questo documento: cioè identificare l'ulteriore sfide affrontate dalle isole rispetto a quelle periferiche le zone. Utilizzando i costi di distribuzione specifici del rivenditore sarebbdistricare l'insularità dalla periferia, dal momento che aumentare la precisione della stima, ma è improbabile cambiare le condizioni di questo documento

Inoltre, il valore di T non cambia nel caso di Sardegna, e la distanza, dj (t), dai negozi sardi al centro di distribuzione dosest aperto viene calcolato da ipotizzare una connessione via terra anziché un connecdon via mare (vedere l'appendice B nei dati supplementari online per dettagli). Di conseguenza, la T utilizzata rappresenta, per alcuni in Calabria diminuisce da 678,06 (2013) a 92,98 km misura, un limite inferiore del costo per kUometre e la nostra valutazioneuna parte dei costi di trasporto potrebbe essere distorta verso il basso. Questo 62.874 km, come descritto nella Tabella 2. Ciò consente di perché diversi modi di trasporto sono caratterizzati da tendenze diverse e l'indice dei prezzi per il trasporto marittimo è sempre superiore a quello per il trasporto terrestre. Inoltre, la scelta dei modi di trasporto più adatti dipende sia dalla distanza che dalle quantità da trasferire porting. Ad esempio, per distanze tra 500 e 700 km, il mezzo di trasporto più comodo è quello di terra (Confcommerdo, 2014; Mazzarino, 1998). Nostro il modello si occupa delle distanze tra i negozi e il

centri di distribuzione all'interno di questo intervallo. Considerando che i costi di trasporto stimati per la Sardegna sono al ribasso di parte perché i costi del trasporto marittimo o aereo sono sempre 1-più brutto di quelli del trasporto terrestre, la discussione sopra è ragionevolmente accettabile, pertanto l'approccio proposto rappresenta rinvia a un buon punto di partenza che può essere facilmente modificato e adattato ad altri casi smdies

Si noti che il calcolo del costo aggiuntivo effettivo dila larità non è l'obiettivo principale di questo documento. Miriamo a mostrare che l'insolanza rappresenta un limite aggiuntivo per il commercio al dettaglio settore, e usiamo la Sardegna e Esselunga come utile esempio. L'impossibilità per un rivenditore come Esselunga (che utilizza i centri di distribuzione e potrebbe essere interessato a sfruttando le economie di densità) per posizionare una distribuzione centro o negozi aggiuntivi tra, ad esempio, il Lazio e la Sardegna, rappresenta la sfida aggiuntiva affrontata Esselunga. A questo proposito, la distanza indica il chilogrammo effettivo metri tra la Sardegna e la terraferma, ma anche il fatto quello nello spazio tra la Sardegna e la terraferma n negozi o centri di distribuzione possono essere posizionati, rompendo così

In terzo luogo, la soluzione al problema di Esselunga è un'altra i costi di tribution sono proporzionali alla distanza tra i negozi e il centro di distribuzione più vicino, lo faremo concentrarsi sulla media delle distanze, D. La riduzione in Iontananza dai centri di distribuzione è enonne in relazione tively regioni centrali situate sulla terraferma (cioè, Lazio) nonché nelle regioni periferiche (cioè in Calabria). Nel Lazio, la distanza media passa da 251,040 a 69,782 km; (2035); mentre in Sardegna passa da 481,467 a districare l'insularità dalla periferia e dalla periferia le zone. L'onere specifico aggiuntivo sostenuto dal le isole sono più alte di quelle sostenute dalle regioni periferiche.

Inoltre, l'onere accelerato aggiuntivo è stato sostenuto dalle isole è il thaii superiore che ha sostenuto quando collegato alla terraferma. In effetti, ci sono importanti differenze quando si guarda la Sicilia e la Sardegna. Loro sono entrambe le isole, sebbene la Sardegna sia più remota (cioè situata lontano dalla terraferma) e meno collegato con il

STUDI REGIONALI

Pagina 10

maiiiland rispetto alla Sicilia. A questo proposito, in Sicilia il la distanza media passa da 758.739 a 128.431 km, mentre in Sardegna la distanza media diminuisce da 481.467 a 362.874 km (Tabella 2).

di Esselunga in un periodo pari a 33 anni, ipotizzando l'apertura di 127 negozi in cinque regioni, in ogni caso, il le ipotesi che abbiamo fatto non influiscono sui risultati. Un riveffditore chi desidera estendere la propria rete di negozi ovviamente lo farà anche Il modello ha alcune limitazioni. Innanzitutto, i risultati sono valutare la possibilità di individuare negozi nell'altro italiano regioni come Abruzzo, Basilicata, Molise e Puglia.

espandersi sulla terraferma, non trarrebbe beneficio dal minori costi di distribuzione derivanti dalle economie di density, ottenendo così profitti inferiori.

Si noti che sebbene questo lavoro consideri un caso specifico In simmetria con il caso reale, abbiamo sfumato la diffifusionatudio, l'approccio proposto può essere applicato a qualsiasi negozio rete che si basa sulle economie di densità e spread su un territorio) "composto da una terraferma e una o più

basato sulla calibrazione del modello. Le principali variabili influen i risultati sono la misura del costo per chilometro, T. il cui impatto è stato discusso sopra e le variabili

Quandaising poids respondibly an out of the training local and and isola serve solo i negozi situati in quell'isola, mentre i centri di distribuzione situati sulla terraferina - comunque in una regione periferica - servono anche negozi nell'altra regioni Ciò comporta naturalmente una rete logistica più ampia per i centri di distribuzione sulla terraferma, ma anche a quota di mercato per i negozi sulla terraferma maggiore di quello dei centri di distribuzione e dei negozi su un

Basilicata, Molise e Puglia prima, e poi in Sardegna.

Questo supporta l'affermazione che collocare negozi sul la terraferma è più conveniente prima di tutto e quindi forzaassicurare la validità dei nostri risultati e considerazioni.

CONCLUSIONI

Le caratteristiche geografiche permanenti delle isole come smaUness, lontananza e vulnerabilità lo hanno reso necessai) "per esplorare le ulteriori sfide che insularepone per lo sviluppo economico, concentrandosi sul peculiarità delle isole rispetto a tali territori sinulari come aree periferiche e remote

Considerando il crescente riconoscimento da parte dei ricercatomettura di negozi in Campania spezzerebbe davvero la rete e poliq-maker del significativo svantaggio economicosfide inesplorate generate dall'insularità di un romanzo punto di vista, districare l'insularità dalla periferia e

Abbiamo usato un approccio multidisciplinare, inducendo standirecdy attraverso il modello di domanda, che a sua volta metodi istico-econometrici e di modellizzazione-simulazione, per indagare e quantificare l'oncre aggiuntivo che questo condizione geografica permanente pone per un italiano rivenditore, Esselunga, che vuole espandere la propria rete su tutto il territorio italiano, facendo affidamento sull'economic di densità.

L'analisi quantitativa mostra che la discontinuità del terreno ha un forte effetto negativo sul profitto di un rivenditore che fa affidamento sulle economie di densità, in modo da posizionare i negsdy, il nostro modello potrebbe sottovalutare il numero di su un'isola implica un costo aggiuntivo

Abbiamo scoperto che rappresentare negozi su un sola rappresentatorio. Non tiene conto di tutto l'italiano la scelta meno redditizia. La distanza tra i negozi e centri di distribuzione per le regioni sulla terraferma mostra un notevole calo all'aumentare della rete (cioè, i centri di distribuzione sono aperti), mentre questa distanzdi potenziali consumatori su un'isola non esiste un simile schema. Dato che il

that decide di aprire prima i negozi su un'isola e poi di

utilizzato per stimare le vendite nei negozi. In particolare, la redditività di un negozio dipende dalla domanda stimata, la distribuzione budon costa, e anche sui potenziali consumatori, che a sua volta dipende dal numero di comuni nel

La stima della domanda mostra risultati simili al diose

stimato da Holmes per la rete Walmai-t, nonostante il numero limitato di negozi nella rete Esselunga. isola. Di conseguenza, il rivenditore posizionerà negozi in Abruzzo, Ad esempio, abbiamo scoperto che più concorrenti in un un'area molto popolata diminuisce la probabilità di acquisto da un negozio Esselunga, mentre i negozi distanti sono meno attraenti. Inoltre, essendo un grande negozio (in termini di metri quadrati e numero di dipendenti) aumenta l'attrattiva di Esselunga, nonché la presenza di parcheggi (vedere l'appendice B nei dati supplementari online per più dettagli). Inoltre, i costi di distribuzione giocano un ruolo chiave ruolo nell'algoritmo che massimizza il profitto, quindi nel scelta della sequenza di aperture intertemporali. Come un esempio, aprendo prima in Lass.io e poi in Campania è una scelta che massimizza il profitto, anche se i negozi in Campania hanno una densità di populadon superiore a quella del Lazio (vedi Tabella D4 nell'Appendice D nei dati supplementari onBne).

contiguità del lavoro, portando a maggiori costi di distribuzione e Tage affrontato dalle isole, questo documento si concentra relativavinditprofitti inferiori rispetto a quelli che si potrebbero ottenere apertiing in Campania. Inoltre, la sensibilità del consula scella della distanza non è stata introdotta

esplicitamente attraverso una funzione di decadimento della distanza, ma solo

influisce sulla dedizione dei consumatori all'acquisto in un determinato negozio (Posizione). La disponibilità di dati reali sull'attuale transla rete portuale avrebbe permesso una migliore caratterizzazione di prossimità alla domanda. Tuttavia, è probabile che il impatto radicale della vicinanza alla domanda nell'influenzare i consumatori una volta le scelte (cioè la decisione di acquistare in un negozio) controllo per posizione (capacità di spesa, densità) e

quelli spediti în negozio (ad es. disponibilità di parcheggio) non sono così elevati.

potenziali clienti e quindi le entrate potenziali di

municipalità, ma solo un campione limitato. Questo sarebbe implica che, in realtà, un numero maggiore di comuni sarebbe situato vicino al negozio, aumentando cosi il numero

Tuttavia, il modello è abbastanza robusto e questo sottoi costi di distribuzione sono proporzionali alla distanza tl-us, un fivenditorenfluisce sui risultati principali Anche se contiamo considerato tutti i comuni italiani, il numero di

STUDI REGIONALI

Pagina 11

Insularità ed economie di densità 909

i potenziali consumatori dei negozi sardi sarebbero inferiori rispetto ai potenziali consumatori dei negozi collocati sul terraferma. La dimensione del mercato dei negozi posizionati sulsessioni che contribuiscono a definire tre gruppi distinti di la terraferma è sicuramente più grande di quella dei negozi sardi isole caratterizzate da diversi gradi di insularità: e, come già accennato, solo quando muore il mercato la terraferma è satura se il rivenditore lo troverà conveniente posizionare nuovi negozi e centri di distribuzione in Sardegna.

I risultati suggeriscono alcune interessanti implicazioni politici (1996), Ottaviano e Thisse (2005) e Ottaviano, cationi Discontinuità dell'isola rispetto alla terraferma non può essere eliminato, ma può essere facilmente compensato 404 meating valna condizione di rinforzo per la lontananza. interventi di politica a più livelli, che porterebbe il peculiarità della condizione di insularità in modo adeguato. In altre parole, la cattiva geografia non può essere superata, mentre la condizione di isolamento può Arte. 174 di TFUE (Trattato sul funzionamento dell'Unione europea)

2. Lido e Piiina (2013), a questo proposito, hanno notato che distanza e discontinuità sono interconnesse dimencompletamente insulare (stati insulari), parzialmente insulare e non insulare

3. Per maggiori dettagli, vedi Krugman (1991), Venables

Tabuchi e Thisse (2002)

Le isole SmaU potrebbero dover affrontare costi di trasporto più elevati rispetto con isole più grandi a causa della dipendenza da piccole e fragili merci menzionate o esclusione dai principali trasporti marittimi e aerei trasporto e i conseguenti ritardi (Briguglio, 1995). 5. Carte empiriche che invadono l'effetto dell'insularità

riconosce. L'insularità come uno svantaggio strutturale: tuttavia, sullo sviluppo economico fomire prove mb: ed non identifica politiche specifiche per mitigare questo con-strong & c'Read, 1998, 2004; Armstrong, Batlas, e. Staines, condizione, lasciando un onere sostanziale di incertezza quali politiche sarebbero efficaci e fattibili. Il presente il lavoro contribuisce all'identificazione dell'addizionale costi e svantaggi legati all'insularità, in particolare quelli derivanti dai minori profitti per i rivenditori e inferiori benessere dei consumatori - suggerendo potenziali indicazioni perormance (Kmgman, 1991; Ottawano et al., 2002; Ottaprogettare misure politiche efficaci e fattibili.

In particolare, mostra che essere insulari implica costi aggiuntivi (oltre a quelli associati alla lontananza) per le imprese che sfruttano le economie di densità. Essere un. nodo non connesso impedisce una catena di distribuzione come il rivenditore Esselunga di FuUy sfrutta i vantaggi di economie di densità, che incidono in modo significativo sulla rediliziotinga dall'apertura di nuovi negozi sotto l'Emiliae, a sua volta, il benessere dei consumatori.

RINGRAZIAMENTI

Gli autori ringraziano Fabiano Schivardi e Concetta Rau per suggerimenti utili fatti durante le prime fasi di questo progetto di ricerca.

DICHIARAZIONE DI INFORMATIVA

Nessun potenziale conflitto di interessi è stato segnalato dal

FINANZIAMENTI

Gli autori riconoscono il sostegno finanziario di dic Regione Autonoma della Sardegna (LR 7/2007 - progetto Monetai) "e costi non monetari dell'insularità: misura problemi e implicazioni politiche). La fonte di finanziamentgati per la stima dei costi di trasporto, abbiamo ipotizzato un non ha alcun coinvolgimento in nessuna fase della ricerca.

GLI APPUNTI

1. Ad esempio, questo si riferisce all'indicatore di sviluppo phinvegpacità dei negozi. come il prodotto interno lordo (PIL) pro capite, saldo migratorio, tasso di disoccupazione, livello di istruzioneggi alternativi, in particolare 25 e 35 km. Alla fine noi ment, ricerca e sviluppo (Spilanis, Kizos, Vaitis e Koukourouvli, 2013; ESPON, 2010).

2006; Bertram e KaragedikU, 2004), che muoiono teoricamente i modelli (ovvero la Nuova geografia economica) studiano il ruolo di malessere e periferia) "senza esplosivoling die caratteristiche distintive delle economie insulari e le loro conseguenze in termini di localizzazione aziendale e Viano & Thisse, 2005)

6. Il fatto che in realtà Esselunga non sfrutta economie di densità (vedi l'analisi dell'Esselunga rete reale in Appendice C nei dati supplementari online) potrebbe essere dovuto alla gestione o all'amministrazione / vincoli politici (cioè barriere politiche che impedivano Romagna). Tuttavia, questo non è significativo per il presente

7. Tra i contributi più rilevanti, vedi Krugman (1991), Ottaviano et al. (2002) e Ottaviano e Thisse (2005) come membro del recente contributo di Alien e Arkolakis (2014) che sottolinea il ruolo della lontananza e quindi il commercio (il commercio nello spazio è costoso) nel determinare disparità di sviluppo economico nel tempo. 8 Pinna e Licio (2013) misurano diversi stati di insularità (considerata come uno "stato di natura"), trovandolo gli stati insulari hanno prestazioni peggiori rispetto ai paesi

9. Klaesson e Oner (2014) forniscono una documentazione dettagliata

10. Secondo il McKinsey Global Institute (2001), Walmart da solo è responsabile di un ampio guadagno di duttività realizzato nell'ultimo quarto di secolo. 11. A seguito di Holmes (2011) e in assenza di nessuno conoscenza preliminare e non avere accesso a informazioni più dettagliate

relazione orecchio per semplicità. 12. A causa delle limitazioni dei dati, l'analisi ha ipotizzato che il costo di zazione deve essere una funzione lineare dei ricavi. Noi non abbiamo fatto modellare i nuovi negozi aprendo come un punto fermo del precedente

13. Abbiamo esplorato la sensibilità dei risultati usando trovato che la sequenza di apertura rimane la stessa Il maggiore è il raggio, minore è la sensibilità del

STUDI REGIONALI

Pagina 12

910 Luisanna Cocco et al

modello perché questo raggio seleziona i potenziali consumatori di un negozio e poi, attraverso la probabilità ^ i (?) ^/, il numero il numero di potenziali consumatori diminuisce man mano che ci muoviamo kausanna Cocco E 'Inter://ordd.org/0000-0002-5055-9166 densità e distanze maggiori, catturando così il negativo effetto della densità della popolazione e distanza su richiesta 14 La variabile distj / è la distanza (km) tra il negozio posizione y e posizione/_ 15. Questo perché un consumatore presso la sede / normalmente acquista a

un negozio situato vicino alla loro casa piuttosto che un un punto più distante

negozio simUar. Il termine toj </ o ^ 'e / indica che muore la data di apertura del negozio i è precedente del negozio /, / o, /.

16. Questa probabilità cattura indirettamente gli effetti di decadimento della distanza e dipende dalla distanza posizione / e piano e sulla densità populadon di comune /.

17. Come in Holmes (2011), la formulazione della domanda il modello prende i prezzi come indicato e non considera strategici e interazioni diaiiamiche tra Esselunga e la sua comp

Manuela Deidda w https://oreid.org/0000-0002-0921-Michele Marchesi O https://ordd.org/0000-0003-1540-

RIFERIMENTI

Alien, T., & Arkolakis, C. (2014). Il commercio e la topografia del economia spaziale. Jotima trimestrale! di Ecommics, 129,1085-1140. doi: 10.1093/qjc/qju016

Armstrong, HW, Ballas, D., & Staines, A. (2006). Un comparativo analisi della performance economica dei piccoli greci e britannici isole. Articolo presentato alla 36a Associazione scientifica regionale Conferenza internazionale (sezione britannica e irlandese), Jersey,

Armstrong, HW, & Read, R. (1998). Commercio e crescita in smaU afferma; l'impatto della liberalizzazione del commercio globale. Wirlti Economy,

petitori, poiché questo non è lo scopo di questo documento. Mentre faie accelerazione porrebbe non comprendere tutti i intori influenzando la scelta della posizione del negozio, questo è improbabile

18. Stimare il grado di sovrapposizione del mercato è già possibile oltre lo scopo di questo documento e la cannibalizzazione fenomeno dovuto ai concorrenti di Esselunga è preso in considerazione nel modd domanda

19. Esselunga non ha seguito le economie di densità in la sua reale diffusione, come illustrato in dettaglio nell'appendice C in i dati supplementari online, quindi l'analisi riportata in questo perdono riguarda solo l'ipotetica rete.

20. La stima del grado di sovrapposizione del mercato è oltre lo scopo di questo documento. Pertanto, i risultati rappresentano Bertram, G. e Karagedikli, X. (2004). Economie dell'arco pacifico una stima approssimativa.

21. L'anno 2013 è quando l'ipotetica diffusione di Inizia Esselunga, quando 2020, 2027 e 2035 sono quando nuovi centri di distribuzione presso Sala Consilina, Latina e

Messina rispettivamente aperte. Questi sono gli anni in cui la distanza tra il negozio j e il centro di distribuzione

22. C è calcolata come la media della distanza D mulapplicato dal parametro T, che è di € 2805 per chilometro per

23. Dal punto di vista economico, periferia e

l'insularità ha un impatto sul modello di domanda a causa della differenzanteommercio. (2014). Analisi e previdenza per il trasforto merci in la ricehezza degli abitanti. Nel modello di doni

diversa ricchezza degli abitanti entra attraverso il variabile gdp, che rappresenta il PIL a livello regionale pro capite (vedi equazioni 3-5 nell'appendice B in die supdati supplementari online). Inoltre, nel nostro caso specifico fumoso, il contesto italiano, c'è un divario socioeconomico tra sud e nord che è più forte del perdivario tra ipheralità e insularità. In altri termini, le isole italiane lo sono simile, in termini di indicatore socioeconomico, al regioni meridionali. Nell'analisi, controlliamo per crossdifferenze regionali nella capacità di spesa delle famiglie controllo per PIL pro capite a livello regionale (vedi il valore di gdf nella tabella D4 nell'appendice D nella dati supplementari oliline).

STUDI REGIONALI

21, 563-585, DOI: 10.1111 / 1467-9701.0014R

di fronte a piccoli stati? Documento presentato per gli studi regionali Conferenza dell'Associazione "Europa a margine: UE Politica regionale ,crecralità e ruralità) ". Università di

Basker, E. (2005). Vendere una trappola per topi più economica: l'effetto di Wal-mart su prezzà al dettaglio. Journat of Urban Economics, 58, 203-229. doi: 10. 1016/j.juc.2005.03.005

Basker, E., & Noel, M. (2009). Il cliain alimentare in evoluzione: competitivo effetti dell'entrata di Wal-Mart nel supermercato mdustiy, rivista of Economics and Management Strategy, 18, 977-1009, doi: 10. IIII / i,1530-9134,2009,00235ji

divergenza o divergenza? In J. Poot (Ed.), Ai margini dell'economy (pagg. 106-122). Cheltenham: Edward Elgar.

Briguglio, L. (1995). Stati di sviluppo dell'isola SmaU e lore vulnerabilità economiche. Worlit Development, 2J (9), 1615-1632.

Christafler, W. (1933). Die zentraien Orte in Siiddeutsdimid; eim okonomisch-geographische Untersuchun ^ vier die Gesetzmassi ^ kett der Verbreztung und Entwick / ung der Siediungen mit stadtischer Fiinktionen, Jena: Gustav Rscher,

Cleaiv, R., & Lopez, R. (2008). La presenza di Wal-Mart causa Dallas / Fart Vale i prezzi del latte nel super mercato per diventare più a mio agio cinque? (Rapporto tecnico n. 99). Stom: politica di morcatura alimentare Center, Università di Connecdeut.

italia (Rapporto Teclinico). Ufficio Studi Confcommerdo-Imprese per Iltalia.

Converse, PD (1943). Uno studio delle aree di vendita al dettaglio nel centro-est Illinois, Università dell'Illinois,

Deidda, M. (2016). Insularità e sviluppo economico: un'indagine. Inteniational Recensione diEconomia ^ 6J (2), 107-128 EUickson, PB e Grieco, PL (2013). Wal-mart e il geogra-

phy della vendita al dettaglio di generi alimentari. Journal of Urhan Economics, 75, 1-14. doi: 10.1016/j.juc.2012.09.005

Federazione europea delle piccole isole (Eurisles). (2002). Al largo della costa di Evrofe: costruzione europea e problema delle isole, studio intrapreso da Eurisles su iniziativa della Commissione Isole del CRPM (Rapporto tecnico).

Rete europea di osservazione per lo sviluppo territoriale e Coesione (ESPON). (2010). EUROISLANDS - Il devdapmmt degli islatidi - Isole Ewofeaii e politica di coesione (tecnico

Pagina 13

Insularità ed economie di densità 911

e commercio rivisitato. R & vista economica intergiuntaria ^ 43, 409-435.

Che dire di Euviroiimmf anil PlamiingA, 37, 1707-1725.

Rapporto intermedio v.3). Estratto da https://nw/v.cspon.cuNeumark, D., ZhangJ., St.CiccareUa, S. (2008). TheefFects of Walprogramme / progetti / espon-2013 / tiu'geted-analisi / euroisliindsmart sui mercati del lavoro locali. Journal of Urban Economics, 63 (2), sviluppo-Isole% E2% 80% 93-European-isole 405-430, doi: 10.1016/j, juc.2007.07.004

Hausman,]., &c Leibtag, E. (2005). Distorsione CPI dai sufei-center(XSUy, ME (1981). Un modello della domanda di strutture al dettaglio, i BLS sanno che Wal-mart esiste? (Worlding Papers No. incorporando mulristop, viaggi multiuso. Geoff aphical 10712). Cambridge, MA: Nauonal Bureau of Economic ^ iia / ysis, 2, 134-148. Ottaviano, GI, Tabuclii, T., & Tliisse, JF (2002). Agglomerazione

Ricerca (NBER). Hausman, J., Sc Leibtag, E. (2007). Beneficio del consumatore da aumento della concorrenza nei punti vendita: misurazione dell'effatta 0.1111 / 1468-2354.101-1-00021

di Wal-mart. Journal sf ApfKed Ecomnwtrics, 22, 1157-1177. Ottaviano, GI, & Thisse, J.-F. (2005). Nuova geografia economica; DOI: 10.1002/5ac.994

Holmes, TJ (2011). La diffusione di Wal-Mart ed economie di

Densità,'. Ecanometrica, 79 (1), 253-302. DOI: 10,3982 / ECTATAO,A., e Licio, V. (2013). Misurare l'insularità come stato di natura. Holmes, T.J. & Lee, S. (2012). Economic di densità contro naturali è un caso di cattiva geografia? Documenti della conferenza ERSA (n. vantaggio: secita delle colture sul forte posteriore). Revisione di economic di economic di densità contro naturali è un caso di cattiva geografia? Documenti della conferenza ERSA (n. vantaggio: secita delle colture sul forte posteriore). Revisione di economic di economic della scienza regionali (ERSA).

e Statistics, 94 (1 \ 1-19. doi: 10.1162 / REST_a_00149

Reilly, WJ (1953). La legge della pavimentazione al dettaglio, 2 ° cd. New York;
Klaesson, J., & Oner, 0. (2014). Copertura del mercato per i servizi aligninglio.

Revisione di studi regionali, 44 (2), 153-176.

Lido, VM, ScPinna, AM (2013). Misurare l'insularità come statoSplilanis, I., Kizos, T., Vaitis, M., 8c Koukourouvli, N. (2013). nahn'e: esiste un caso di geografia iad? (Rapporto tecnico, Centro per il lavoro nella ricerca economica del Nord Sud (CRENoS) . Documenti n. 2013/22). Cagliari: Università di Cagliari. Losch, A. (1944). Die raumlkhe ardmmg der vih'tsctttft. Jena: Gust

Rousc, JW (1953). Stima della produttività per il negozio regionale pianificato Kcugman, PR (1991). Geografia e commercio. Cambridge, MA: MICentri ping, notizie e tendenze nello sviluppo della città. Washington,

Misurare le prestazioni economiche, sociali e ambientali delle regioni insulari europee: questioni emergenti per l'Europa e politica regionale. Pianificazione europea Stui / iei, 21, 1998-2019.

Thill, J.-C., & Thomas, I. (1987). Verso il viaggio concettuale

25/11/2019

Insularità ed economie di densità: analisi dell'efficienza di una rete logistica utilizzando un approa basato sulla simulazione econom...

Mazandanochii (ป.0A8) ฝึกปลุ่มเกิดไห้เป็ @ysstandochombpsia - Vonkolippons (ป.0A8) ฝึกปลุ่มเกิดไห้เกิดให้เกิดไห้เกิดไห้เกิดไห้เกิดไห้เกิดไห้เกิดไห้เกิดไห้เกิดให้เกิดไห้เกิดให้เกิดไห้เกิดไห้เกิดให้เกิดให้เกิดให้เกิดไห้เกิดไห้เกิดให้เ

2000: Comprensione della contromissione delle informazioni techegigalire (2011). Semestre Eiiropeo n. 1 - ^ nm 1, luglio 2010: cinque a entrambi i fattori. Washington, DC: McKinsey Global Institute ivista eurofea dei migliori friictices. Varicella, Gangemi.

				80		
	20					
				5		
	Ε.					
	¥5					
• 255	0					
	æ					
	25					
	20					
		ja .			,	

Commissione speciale per il riconoscimento del principio di insularità Resoconto integrale seduta 28 Novembre 2019

Audizione ex Presidente della Regione Sardegna Renato Soru

PRESIDENTE. Buonasera a tutti, iniziamo i lavori. Ringrazio molto il presidente Renato Soru di essersi reso disponibile per questo incontro. Questa Commissione è stata istituita dal Consiglio regionale sostanzialmente con due finalità, una è quella di collaborare con il Comitato promotore e mandare avanti l'iniziativa per l'inserimento del principio di insularità nella Costituzione, l'altro per creare un raccordo con le altre regioni insulari d'Europa, quindi regioni che si trovano dal punto di vista istituzionale in una posizione paragonabile a quella della Sardegna, per portare in Europa l'istanza che deriva dalla condizione di grave e insuperabile handicap geografico, che le isole scontano in quanto tali. Sappiamo e personalmente condivido l'idea che il presidente Soru ha dell'insularità come anche veicolo di vantaggi, quindi una risorsa, oltre che di svantaggi, ma pensiamo che comunque nel piatto della bilancia gli svantaggi siano assai più dei vantaggi, e comunque diventa difficile sfruttare i benefici che derivano dall'essere un'isola se non si colmano una serie di gap che sono principalmente legati ai trasporti, ma non solo, e quindi ripeto ringrazio molto il Presidente Soru per voler collaborare, per essersi reso disponibile e condividere con noi le sue riflessioni su questo tema.

Ha facoltà di parlare Renato Soru.

SORU RENATO. Grazie, Presidente, grazie a tutti voi per avermi invitato, quindi vengo molto volentieri, nessun disturbo, partecipo molto volentieri a questa discussione. Come forse sapete io sono uscito dall'agone politico, vivo l'attenzione alla politica come un cittadino responsabile e anche certamente avendo avuto dei ruoli istituzionali con un po' di attenzione in più, ma non mi entusiasma diciamo la polemica, la competizione, il confronto accesissimo e anche un po' confuso di questi ultimi tempi, porto un punto di vista, ma cerco di portarlo nella maniera più mite possibile, senza dargli un significato di appartenenza a una parte piuttosto che all'altra, porto il mio punto di vista che vale per quello che vale, insomma, è solamente il mio punto di vista, e peraltro abbastanza minoritario in questo momento, tant'è che quando il presidente Cossa mi ha invitato un po' scherzosamente, ma non del tutto scherzosamente, ho detto: siete sicuri, sei sicuro di voler invitare? Perché mi son fatto un'idea abbastanza diversa rispetto a quella prevalente oggi nella politica sarda su questa battaglia sull'inserimento del principio di insularità in Costituzione.

Ne sono pieni i giornali, non c'è nessuno che sia contro, sembra qualche volta in maniera anche enfatica viene presentata una battaglia di popolo, non so quanto sia davvero una battaglia di popolo, poi certamente sono state raccolte tante firme, ma le firme si raccolgono, si è raccolta l'adesione di tanti sindaci però, nessuno me ne voglia, lo dico semplicemente per richiamare alla cautela che comunque tutti dobbiamo avere, non è che siccome c'è una grande folla in una piazza, la piazza ha sempre ragione, e i sindaci purtroppo hanno firmato anche delibere di Consiglio comunale, tutti i Sindaci della Sardegna, di qualunque parte, per dichiarare Zona franca e il loro territorio, insomma, e non mi pare che sia stata un'azione che abbia generato molte conseguenze, in un senso e nell'altro, in Sardegna. Quindi, insomma, da esterno, non confrontandomi più con nessuno e in nessuna sede politica, guardo i giornali e vedo che si parla tantissimo di questo tema. Io credo che sia un falso tema e che sia una discussione persino pericolosa per la Sardegna e a mio avviso passino diseducativa, mi sembra tirar fuori, per usare una similitudine calcistica, come spesso si usa, che sia mandare la palla fuori campo anziché concentrarsi sulla battaglia dentro il campo. Io ho sempre avuto questo approccio nella mia vita, e credo che anche la Sardegna come una comunità dovrebbe avere questo approccio, innanzitutto

mi chiedo, sono in un forte ritardo, che cosa potevo fare ieri e che cosa posso fare oggi, cosa posso fare oggi, se sto usando al meglio le mie possibilità, i miei talenti, le mie responsabilità, se sto usando bene tutto quello che posso fare per... io credo che noi non stiamo usando noi stessi, il nostro talento, le nostre capacità, le nostre conoscenze, non stiamo usando bene la nostra autonomia di governo, non stiamo usando bene le nostre risorse naturali, ambientali, non stiamo usando bene le risorse che ci arrivano ogni anno, e mi concentrerei soprattutto su questo, su come usare al meglio le mie risorse, insomma, se devo preparare un pranzo penso a quello che ho e non a quello che non ho, e devo fare il pranzo con quello che ho, e penso che noi potremmo fare un buon pranzo. E trovo che anche ai giovani far passare il messaggio che siamo nati in un'isola, quindi in una situazione geografica che giustifica un ritardo di sviluppo e lo giustifica sempre, e quindi dobbiamo avere degli aiuti particolari e un occhio di riguardo per sempre perché siamo in una condizione geografica sfavorevole, non sia un messaggio educativo. Pensare appunto, lo ripeto ancora una volta, di nascere maltrattato, con una cattiva sorte, che è quella di essere nato in un'isola, non è una cosa che io da genitore direi a mio figlio. Poi, noi abbiamo temi, tanti temi storici della nostra politica regionale, ma il mondo va anche avanti, e non solo va avanti, si trasforma del tutto, e se io sto aspettando da troppo tempo che un taxi mi venga a prendere, ad esempio, non è che mi aspetto che arrivano a 600 Multipla, che era il taxi di trent'anni fa, mi aspetto che arrivi una macchina di oggi e possibilmente ben tenuta, nuova, cioè non mi aspetto le soluzioni del passato per un mondo totalmente cambiato, e oggi il mondo è totalmente cambiato, anche rispetto a trent'anni e a vent'anni fa, alcune cose sono più chiare, alcune cose sono evidenti, delle minacce nuove, se penso ai cambiamenti climatici, no, che non è che riguardi l'altro mondo, riguarda il Poetto, il Poetto ci sarà nel 2100? Non ne sono più così sicuro, il Poetto di Cagliari, intendo dire. Quindi, soluzioni del passato per il mondo di oggi non sono adeguate. Il mondo di oggi cosa premia? Certamente premia la qualità ambientale, certamente ha cambiato le sue modalità di produrre, energie nuove si sono affacciate, come il sole, il vento, e sempre di più, ieri il Presidente dell'Enel ha annunciato che mi pare tra due anni il 66 per cento della produzione dell'Enel sarà da fonti rinnovabili, e qualcuno ha già detto che nel 2010 a casa prodursi l'energia da fotovoltaico costerà molto meno che continuarla a pagare come stiamo facendo oggi, un chilowatt di fotovoltaico costava 8000 euro una quindicina d'anni fa, un chilowatt di fotovoltaico, un pannello oggi ne costa 700 euro, 1 a 10 come computer, fra dieci anni quanto costerà un chilowatt di fotovoltaico? Poi un chilowatt è sempre un kilowatt eh, ma produrre un kilowatt costerà probabilmente non più 700 euro ma ne costerà 100 euro, e quando costerà 100 euro produrre un chilowatt di fotovoltaico il mondo sarà tutto totalmente diverso, magari ci troveremo senza saperlo che siamo una Regione, tra sole e vento, ricca di fonti energetiche. La qualità dell'ambiente, questi cambiamenti nelle fonti rinnovabili, i cambiamenti che abbiamo visto nella trasformazione digitale, abbiamo chiamato Internet all'inizio, ma era solamente una cosa che metteva in rete un po' di dati, un po' di informazioni, la posta, siti, ma oggi i computer in rete sono molto di più che un bel sito internet in rete, sono proprio mondi produttivi che sono in rete, sono macchine, sono robot, sono intelligenza artificiale, che si parlano l'un con l'altro in giro per il mondo in una frazione di secondo. Quindi questo internet della comunicazione sta diventando un internet degli interi mondi produttivi, e allora se noi vogliamo partecipare all'industria di oggi, ai modelli produttivi di oggi, non a quelli di soli di trent'anni fa o vent'anni fa, beh, allora non siamo più un'isola per quel pezzo di economia, siamo semplicemente un nodo di una rete globale che mette insieme un pensiero da una parte, un'intelligenza artificiale da un'altra parte, una

quantità di dati da un'altra parte ancora, un robot da un'altra parte ancora, una linea di montaggio da un'altra parte ancora. Quindi parlare di insularità nei nuovi sistemi produttivi, in quello che è già la realtà nei paesi, nei nostri paesi europei, e che sempre di più lo diventerà, beh, insomma, è abbastanza un'affermazione di retroguardia. Già oggi i paesi del Nord Europa, quella che viene chiamata strettamente economia digitale, ma legata a software, legata a produzioni strettamente digitali, senza pensare che poi l'economia digitale entra anche nella fabbrica delle fette biscottate di Cellino a Santa Giusta, senza metterci dentro anche Cellino, insomma, che usa robot e dati che vengono in rete da tanti punti vendita eccetera, senza metterci quella roba lì l'economia digitale è già al 38 per cento in Inghilterra, i cinesi hanno detto, Xi ha detto che supererà il 50 per cento nei prossimissimi anni, e allora se stiamo parlando di economia digitale l'isola è un controsenso, non esiste l'isola nell'economia digitale, ma se a queste economie strettamente digitali ci aggiungiamo il fatto che i nostri negozi stanno chiudendo perché c'è Amazon o stanno chiudendo perché comprano su ebay o perché comprano chissà dove, e pensiamo a una economia anche non solo strettamente digitale ma che comunque si muove in rete, beh, ormai è più vicina a 100 che a 50; rimane un mondo

dei servizi che vengono svolti a mano, rimangono le produzioni fisiche, certo alcune produzioni fisiche, ma il valore delle produzioni fisiche tende a essere sempre di meno rispetto al valore dell'economia che si muove dietro. E allora, anche qui, ha ancora assenso che ci concentriamo sugli svantaggi dell'insularità? Che poteva far parte di un mondo in cui gli aerei costavano tanto e quando c'erano erano un avvenimento, che si portava i bambini a visitare l'aeroporto, come è capitato a me, le navi erano quelle che erano, e anche il mondo dei trasporti era quello che era, insomma, io nell'insularità ormai vedo molto più i vantaggi che gli svantaggi. Noi continuiamo a dire e a parlare degli svantaggi, i costi eccetera, abbiamo avuto modo di parlarne brevemente, non credo nemmeno alle relazioni che sono state fatte in Sardegna sui costi dell'insularità, e comunque non hanno messo costi e benefici e avrei voluto vedere il saldo dei costi e dei benefici, e io penso che sia il saldo... noi ridiamo di com'era vent'anni fa, e quindi fra vent'anni, e se dobbiamo fare politica per i prossimi vent'anni giustamente forse è bene che ci indirizziamo adeguatamente. Quindi io sarei contento che voi diceste "sardi svegliatevi! L'insularità non c'è più, il mondo è andata avanti, abbiamo tutto, abbiamo energia, abbiamo bellezza, abbiamo cultura, abbiamo coste", che comunque sono una cosa importante dell'offerta turistica, e soprattutto nascono mediamente le stesse persone intelligenti che nascono altrove; i cinesi, che sono al 50 per cento di economia digitale, non sono più intelligenti di noi, mediamente sono uguali, questo è calcolato, sono di più, certamente, ma noi non è che dobbiamo pensare al "di più", dobbiamo pensare a noi, dobbiamo pensare a come dare una vita dignitosa a 1.650.000 persone, e questo milione 650.000 persone nascono mediamente intelligenti, se indirizzate bene possono far svoltare questa Regione. Ed è bene che sappiamo che la dobbiamo far svoltare noi, non c'è nessuna mala sorte di essere in una isola, e non c'è nemmeno nessun cattivo a Bruxelles o nessun cattivo che ci vuole male, ma alla fine tutti ci vogliono bene. Noi detestiamo i calabresi o i siciliani? No, gli vogliamo bene, sono esseri umani come noi, che ce ne frega di far del male ai siciliani o ai calabresi, e a nessuno gliene frega di far del male alla Sardegna, né a Bruxelles né a nessuno, ma vogliono che alla fine ci pensiamo noi a noi stessi, alla fine i soldi europei ce li danno, purtroppo stanno tornando a darcene pure tanti per l'Obiettivo 1, ma se son serviti e bastati, e se sono stati importanti in altre regioni facciamo in modo che siano importanti anche nella nostra Regione, e se non bastano forse è colpa nostra. La finirei anche qui perché magari così dialoghiamo, se avete piacere, mi farebbe

piacere. Peraltro nel febbraio mi pare del 2016 sono stato testimone anch'io di questa cosa, ampiamente ribadita in Sardegna, riportata, una risoluzione del Parlamento europeo, una risoluzione vuol dire un ordine del giorno del Parlamento europeo; voi sapete cos'è un ordine del giorno del Consiglio regionale, un ordine del giorno del Parlamento europeo non è molto diverso. In quel momento c'era un Presidente italiano, Presidente che si chiamava Tajani, Presidente amico di altri parlamentari nazionali, è un merito, in questo ordine del giorno va riconosciuto in particolare all'onorevole Cicu, perché lo promosse lui, ma è appunto un ordine del giorno, che nasceva come un'interpellanza alla Commissione, alla commissaria, quindi è venuto un commissario, si chiamava Cretu, mi pare, che era la commissaria alle politiche di coesione, così come verrebbe un assessore qui in Consiglio regionale, o qualche volta è capitato anche a me di rispondere a interrogazioni in Consiglio regionale, e ci ha detto: bene, esiste l'articolo 174 del Trattato di funzionamento dell'Unione europea, esiste e dice che effettivamente dobbiamo avere un'attenzione particolare per le regioni montane, le regioni periferiche, persino le regioni a recente deindustrializzazione, quindi di fatto c'erano tutte. Ecco, bisogna avere attenzione, ma noi per queste politiche già abbiamo la suddivisione delle risorse nei diversi Stati

membri e poi sta agli Stati membri di decidere come ripartire queste risorse, se vogliono dare un po' di aiuto in più ad una regione invece che a un'altra, quindi anche lo Stato italiano potrebbe decidere, quindi non l'Unione europea, per cui non condivido chi dice, "la risposta verrà da Bruxelles", la risposta da Bruxelles è già arrivata, c'è quest'articolo 174, e se aspettiamo che cambi l'articolo 174 credo che tutti voi sarete già fuori ampiamente dalla politica, e quindi forse è meglio concentrarsi su altre cose. Quindi, le politiche nazionali possono decidere delle ripartizioni diverse. Vi devo anche dire che, come può confermare o eventualmente contraddire l'Assessorato della programmazione, la Sardegna rispetto a quello che le spetterebbe da una mera contabilità degli abitanti sulle diverse aree, Obiettivo 1, Obiettivo 2, o comunque competitività o convergenza, ha già tipo 250 milioni di euro in più che vennero fuori proprio un po' di anni fa sulla base di una trattativa in cui la nostra Regione disse che non avrebbe approvato i POR, in effetti questa Regione nella prossima contrattazione o negoziazione del Documento strategico nazionale con il quale il nostro Paese si presenta alla negoziazione europea per i programmi operativi regionali, questa Regione ha la possibilità di dire "no, io non sono d'accordo su questo POR", e sarebbe in effetti di grande imbarazzo per lo Stato presentarsi con un POR non approvato da una Regione in una Unione europea che vive sull'idea di condivisione, sempre, tutto. Quindi questa Regione ha già circa oltre 200 milioni di euro, non sono tanti soldi, comunque un punto di maggiore attenzione per i ritardi del passato, ma allora se non chiedi che venga inserita in Costituzione una cosa simile a quella europea, perché come sapete nell'articolo 44 della nostra Costituzione c'è scritto di stare attenti ai paesi montani, ma non mi pare che ne sia venuto nulla di particolare, e scrivere in fondo all'articolo 119, lo chiedeva già Palombo nel 2010 di metterci una frase, esiste un progetto di legge presentato da Palomba nel 2010, un testo che come l'articolo 174 parla di aree industrializzate, aree alpine, aree soggette a spopolamento, aree insulari, riguarda tutta l'Italia, quindi avrebbe veramente molto poco senso, e allora su che cosa mi concentrerei? Mi concentrerei sui punti concreti e sostanziali: uno, educare i ragazzi sardi a dire, "il vostro futuro è dentro di voi, è dentro di voi! È dentro la vostra testa, è dentro le ore che spenderete a scuola, dentro gli sforzi che farete, dentro quello che farete dei vostri talenti", che sono l'arma più importante, e poi direi: bene, in questo mondo in rete noi possiamo garantire effettivamente di essere in rete? Siamo nella rete dell'energia? Ecco discutiamo di questo, effettivamente in Sardegna ancora non c'è il

gas, poi deciderete voi qual è il modo migliore, dorsale si, dorsale no, rigassificatori, depositi costieri, ma certamente fare in modo che la Sardegna sia un'Isola pienamente dentro la rete dell'energia. Anche qui, con tutto quello che abbiamo accennato prima, forse senza saperlo eravamo, o siamo, diventeremo presto una Regione ricca di giacimenti energetici, seppur non quelli di 50 anni fa. Siamo nella rete quindi dell'energia? Siamo nella rete del gas? Siamo nella rete delle comunicazioni? Lo siamo, lo saremo ancora fra cinque anni, fra dieci anni, fra vent'anni, stiamo creando i presupposti per cui quel poco che abbiamo fatto in questo ambito, potevamo fare molto di più ma quel poco che abbiamo fatto possiamo continuare a farlo e, anzi, farlo crescere, farlo meglio in questa ondata della trasformazione in digitale. Internet non è finito, sta crescendo, sta diventando sempre più pervasivo e le occasioni di partecipazione e di lavoro come ho detto stanno moltiplicandosi, non stanno diminuendo. Siamo nella rete della comunicazione, siamo nella rete dei trasporti, lavoriamo sulla continuità aerea, vedo che parlate, anche questi giorni, ieri il Presidente era lì a parlarne, beh, io non voglio entrare più nel merito, ci sono entrato tante volte nel merito, se uno ha curiosità del mio punto di vista su questo tema su internet in qualche modo si può trovare, ma non c'è un

nemico a Bruxelles che vuole negare il diritto della mobilità ai sardi, ci sono delle cose che vanno fatte in un certo modo e poi il diritto alla mobilità verrà fatto. Questi giorni avete la fortuna di essere al centro di un momento in cui per la prima volta forse si farà una gara, una nuova gara per la convenzione, per scegliere l'armatore che dovrà garantire la continuità territoriale marittima, facciamo in modo che la Sardegna possa parteciparci e possa parteciparci con le idee migliori. Quindi, trasporto aereo, trasporto marittimo, energia, l'energia elettrica, il gas, la comunicazione, la rete della ricerca; la ricerca non è una cosa carina da scrivere nei programmi o bella da avere, la ricerca è quella da cui nascono i posti di lavoro, la ricerca è dove si imparano a fare le cose, e imparare a fare una cosa un po' diversa vuol dire creare i posti di lavoro di oggi, o vuol dire anche fare formaggio migliori, vuol dire anche produrre latte migliore, trattarlo meglio, forse dare risposte anche a problemi antichi in maniera diversa, la ricerca è fondamentale, ed è fondamentale essere la grande rete della ricerca, che le nostre università si aprano, che le nostre imprese si aprano alla ricerca, che siano capaci di accogliere trasferimenti tecnologici e così via. Io direi che essere nella rete della ricerca è anche essere nella rete dell'istruzione, non mi straccio le vesti se un nostro ragazzino vuole andare a

studiare in un'altra università e poi deciderà cosa fare, in tanti tornano, qualcuno non torna, ma se non mi straccio le vesti se un ragazzino viene chiamato a giocare con i pulcini della Juve o con i pulcini del Barcellona, e cioè nelle squadre importanti, perché mi devo disperare se un nostro figlio va a studiare in un'altra università o va a fare un campionato più ricco o più importante. E quindi stiamo in un processo di apertura anche degli studi, sapendo che qualche volta possiamo andare fuori e che possiamo tornare, ma possiamo anche tanto accogliere, accogliere vuol dire preparare i nostri partner del futuro, preparare le nostre collaborazioni del futuro, i nostri clienti del futuro, i nostri rapporti economici e di lavoro del futuro. Ecco, starei in questa idea, poi certo potrei anche io elencare quello che mi manca, mi manca ancora quella strada, quello svincolo, quella cosa, il più delle volte è colpa nostra, e due preferisco concentrarmi su tutto quello che posso fare piuttosto che dire "no, non lo posso fare", e mettermi a tacere la coscienza, mia, dei miei figli, di tutti quanti. Più o meno ho terminato.

PRESIDENTE. Grazie, Presidente, come sempre estremamente stimolante. Io mi riservo eventualmente di fare qualche considerazione dopo, però volevo chiedere

ai colleghi se desiderano dare il loro contributo ai molti stimoli che ci ha dato il Presidente Soru, a raccogliere i molti stimoli ci ha dato il Presidente Soru.

Ha domandato di parlare il consigliere Antonio Mundula. Ne ha facoltà.

MUNDULA ANTONIO (Fratelli d'Italia). Si, il Presidente è veramente stimolante, anche il punto di vista è condivisibile, ma condivisibile secondo me per determinate cose e basta, perché tutto quello che ha detto è sacrosanto ma non toglie niente al resto, cioè il fatto di piangersi addosso perché siamo un'Isola, io sono d'accordo con lei che non deve essere così, che dobbiamo entrare di più nel mondo di internet, che dobbiamo fare delle cose che questi tempi ormai ci portano a fare, però non ci possiamo neppure dimenticare che l'economia della Sardegna all'80 per cento si basa sull'artigianato, sull'agropastorale, sull'agroalimentare, son tutti settori che dal sistema insularità, o chiamiamolo come vogliamo, sono penalizzati, senza ombra di dubbio sono penalizzati, perché i trasporti son quelli che sono, perché le esportazioni anche delle nostre cose pagano un prezzo che è superiore agli altri eccetera, quello che a me rimane da questa sua bellissima discussione è che è vero, ci dobbiamo svegliare, su quello non c'è ombra di dubbio, però dobbiamo anche cercare di colmarlo, perché è vero che abbiamo dei vantaggi, e non dobbiamo dal sistema insularità cercare dei vantaggi, dobbiamo cercare di colmare solo gli svantaggi, ma non con la politica che si è sempre fatta nel passato assistenziale, cioè soldi a pioggia, non ce ne facciamo niente, qui bisogna che ci siano delle scelte diverse, delle scelte radicali per cui questo sistema venga azzerato, e siamo messi alla parità degli altri. Un esempio, che non è mio, noi abbiamo una rete ferroviaria che fa pena, qualcuno ha detto che se noi fossimo stati nel Lazio, perché questa rete ferroviaria la usiamo solo noi, ma se fossimo stati nel Lazio e avessimo interrotto il passaggio dei treni o rallentato i treni che vanno da una parte all'altra dell'Italia non l'avremmo avuta, quindi anche quello può essere dettato dalla condizione di insularità. Ecco, secondo me le scelte devono essere non più assistenziali ma scelte che ci permettano di superarlo definitivamente, ma non per averne dei vantaggi, solo per colmare gli svantaggi, e poi ha ragione, ci dobbiamo svegliare. Grazie.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare il consigliere Antonello Peru. Ne ha facoltà.

PERU ANTONELLO (UDC Cambiamo!). Grazie, Presidente. Intanto grazie al Presidente Soru per la sua presenza e per quello che ci ha detto. Presidente, io non avevo dubbi che lei, come ha sempre fatto, in maniera anche molto positiva si è

sempre un po' differenziato da quella che è sempre stata un una visione, io personalmente, l'ho detto l'altro giorno al presidente Pigliaru in modo diverso, però per il presidente Soru il sottoscritto, parlo per me, ha avuto sempre un'ammirazione per quello che è stata la sua visione organica, cioè ha avuto un'idea di Sardegna, giusta o sbagliata che sia, ma nella visione almeno l'ha resa uniforme a questo, e l'ha dimostrato in quella che è stata l'azione per esempio sull'ambiente, sulla realizzazione di uno strumento paesaggistico, quindi lei, anche oggi, in questa sua esposizione su una materia importante per i sardi dove, a partire dal presidente Cossa, ma la Commissione, ma tantissimi miei colleghi, stanno iniziando ad andare nella profondità del problema o del non problema, cioè della positività della virtù, come lei l'ha richiamata, della condizione di insularità, e tutto ciò che lei ha detto non è assolutamente campato per aria, lei ha visto molto lontano, cioè quando lei dice "la Sardegna e ciò che è e noi non possiamo avere ciò che non abbiamo", certo, ha tutto motivo di esistere, cioè se noi siamo isola e madre natura ci ha fatto diventare isola c'è un motivo ben chiaro, e non possiamo assolutamente pensare che non lo siamo, allora certo che dovremmo non sfruttare ma dare valore a ciò che abbiamo, questo è verissimo, però c'è un problema contingente, c'è un problema che noi viviamo in questo momento nella nostra quotidianità. È vero che il mondo digitale ci avvicina le distanze, oggi non c'è più una distanza, e dal mondo digitale e dalle politiche energetiche noi, come diceva, come ha sottolineato in maniera chiara, ne possiamo utilizzare un grande valore, e nel momento in cui il presidente Soru ci dice che dall'energia forse la Sardegna avrà un valore superiore alle altre regioni o agli altri Stati o agli altre sistemi, questo è vero nel lungo periodo, ma per viaggiare non ci possiamo comprare un aeroplano oggi, domani forse sì, forse domani avremo attraverso il sistema digitale un'energia che madre natura ci ha dato e noi oggi ancora non ci siamo resi conto, forse avremo la possibilità di avere una qualità della vita migliore perché ci compriamo l'aeroplano per viaggiare, per andare a trovare e a scambiare, attraverso gli altri popoli, valore e non solo economie, questo è possibilissimo, però oggi questo non lo possiamo fare. Quando lei richiama il 174, il trattato di Lisbona che disciplina anche per le regioni insulari una sorta di regole per dirimere la coesione, nel contingente, ripeto, questo però non avviene, perché io faccio degli esempi praticissimi, cioè la nostra condizione di insularità oggi ci crea dei limiti, limiti legati alla discontinuità e alla non continuità del sistema per esempio infrastrutturale nazionale, noi viviamo in un contesto nazionale italiano ma ci

abbiamo delle interruzioni infrastrutturali. Noi siamo ben felici di vivere in un'isola perché le nostre radici sono qua, viviamo nel mondo, siamo figli dell'umanità anche noi, certo, è vero quello che dice, dobbiamo vivere in maniera armonica tutti, però siamo in un contesto oggettivamente nazionale e la Nazione Italia ci ha interrotto il sistema infrastrutturale, noi abbiamo oggi un problema energetico diverso dagli altri. Cioè, se uno domani, io questa domanda le pongo, lei ha avuto ruoli importantissimi con quella visione che dicevo prima, ha fatto il Presidente di questa Regione, è stato eletto e ci ha rappresentato in Europa, quindi ha molto chiara la situazione delle regole, però se domani mattina un sardo vorrebbe andare a mettere il piede nella penisola e tornare dopo un paio d'ore perché ha svolto il compito sanitario, attraverso tutto quello che ognuno di noi ha quotidianamente a che fare con lo scambio dei nostri cittadini della nazione Italia, non può assolutamente capitare, nel nord-ovest in particolare, forse Cagliari un po' meno, quando tocca e mette piede nella penisola, nelle hub Milano e Roma deve ritornare per forza alle 21e 30, perché quel 174 purtroppo, anche se la Regione Sardegna avesse risorse economiche attraverso la ricchezza energetica e dovesse dire, "beh, io ai sardi gli do la possibilità di 20 frequenze al giorno con tariffe minime e con orari che decide la Regione Sardegna",

questo non è possibile farlo in questo momento, non è possibile perché l'aiuto di Stato e la concorrenza sul mercato, la slealtà sulla concorrenza sul mercato, un trattato ci blocca, quindi un limite per i sardi esiste, questa è la realtà, nessuno può nascondere che l'imprenditore Sandro che produce questo bicchiere oggi purtroppo lo deve produrre a un costo superiore per quel discorso di discontinuità e non continuità del sistema energetico, del sistema infrastrutturale e del sistema dei trasporti, che è diverso dalle altre venti regioni della nostra Italia. Noi chiediamo in questo momento che non piangiamo assolutamente che siamo insulari, però noi chiediamo pari dignità perché se dovessimo domani mattina fare cento metri vorremmo partire dalla stessa linea di partenza dei nostri amici delle altre regioni e non dieci metri indietro con la zavorra sui piedi, perché altrimenti non possiamo mai arrivare alla pari degli altri. Tutto vero quello che dice, ma oggi nel contingente questo non esiste, allora ci lascino regole e potere decisionale in questa Regione Sardegna. Lei diceva prima che non applichiamo bene lo Statuto; è vero anche questo, ma all'interno dello Statuto non abbiamo la possibilità di avere potestà su determinate materie dove la Regione Sardegna possa regolare, e stiamo parlando dei trasporti, in particolare l'articolo 13 del nostro Statuto, già dei padri costituenti, l'ho detto nella precedente Commissione insularità, noi abbiamo chiesto sempre risorse, abbiamo chiesto risorse e non abbiamo chiesto effettivamente regole certe, non abbiamo chiesto potestà legislativa su determinate cose, e lei che lo sa più di me quando ci hanno travasato miliardi di lire nei due piani di rinascita, li abbiamo spesi purtroppo male, non abbiamo rispettato le vocazioni naturali ma abbiamo fatto ciò che la Sardegna non conteneva, e la stessa cosa sta avvenendo adesso, fra un po' arriviamo alla contrattazione del settennato dell'Obiettivo 1, ci scaricheranno tantissime risorse e non riusciamo a spenderle, perché gli aiuti di Stato non ci danno le condizioni per poterle spendere, tenendo conto anche che ci saranno grandissime e nostre responsabilità nel merito, quindi la Commissione e, voglio dire, il fatto che noi diciamo allo Stato membro, innanzitutto alla nostra Italia, noi siamo figli di un'Italia, non vogliamo essere figliastri, non vogliamo essere figli di un Dio minore, vorremmo avere la pari dignità infrastrutturale energetica dei trasporti uguale alle regioni d'Italia, punto, non diciamo altro, non stiamo assolutamente facendo il braccio di ferro e piangendo che siamo insulari e quindi ci devono dare qualcosa, noi vorremmo partire dagli stessi blocchi di partenza, tutto qua, molto semplice, perché tutto quello che lei ha detto, verissimo, quando prima, e chiudo, quando prima ho sottolineato la sua visione ambientale che oggi ha cristallizzato questo in tantissimi sardi, e io di questo gliene rendo veramente atto, dove oggi un Piano paesaggistico che disciplina la parte paesaggistica (...) pianificazione urbanistica, se oggi noi dovessimo pianificare la Sardegna va a scontrarsi con quella parte paesaggistica, purtroppo lei ha avuto una visione molto lungimirante ma ci sono determinati errori all'interno di quello strumento che è di difficile oggi modifica, purtroppo, perché il MiBAC lei lo sa perfettamente che non si siede più a modificare determinate cose, e non è assolutamente non pertinente a quello che stiamo dicendo, perché oggi, nel 2020, ci sono senza consumo del suolo, senza assolutamente travasare migliaia di metri cubi sui 300 metri dal mare, oggi tutti riconosciamo che abbiamo strutture, immobili che non sono funzionali al 2020 e noi non li possiamo assolutamente modificare, non li possiamo demolire, ricostruire, riqualificare, riordinare e rigenerare strutture esistenti per quanto riguarda il 2020 per effetto di quei, purtroppo di quei piccoli articoli che lei conosce, e mi riferisco al 20 del PPR, dove ha creato dei casini, dei problemi grossi a questa Sardegna. La stessa identica cosa lo declino al fatto che quando lei dice, "ma noi dovremmo dare valore a ciò che abbiamo", verissimo, verissimo! Ma qualcuno però ci deve dare autonomia e libertà per quanto

riguarda gli strumenti che sono a disposizione di tutti, e la Sardegna su questo ha dei limiti grossi.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare il consigliere Giuseppe Meloni. Ne ha facoltà.

MELONI GIUSEPPE (PD). Buonasera, Presidente. A me non ha sorpreso la posizione del presidente Soru su questo tema, anche se non lo sento da un po', non abbiamo parlato recentemente, però non mi sorprende per l'impostazione che ha sempre dato lui verso la risoluzione dei problemi, quindi questo uscire un po' fuori dal coro io lo prendo come, e penso che sia un monito a tutti noi che siamo in qualche maniera concordi su questa linea, abbiamo costituito questa Commissione, siamo andati avanti, pensiamo di interpretare il pensiero di gran parte del popolo sardo, però è un monito anche un po' a non illuderci e forse nemmeno a non "sederci", per utilizzare un termine, insomma, in gergo "sederci" pensando che l'insularità, l'inserimento per esempio del principio di insularità in Costituzione di per sé possa risultare la panacea di tutti i mali, possa risultare la risoluzione di tutti i problemi trentennali, quarantennali, insomma, dalla storia dell'autonomia della Sardegna, e possa di per sé appunto servire a risolvere i problemi che tutti

conosciamo. Ci vuole molto di più, questo, mi sembra di capire che con quell'approccio addirittura sarebbe negativo vedersi riconosciuto questo principio, mi pare di aver colto però uno spiraglio nel senso che non c'è una netta contrarietà se c'è una consapevolezza diversa su quale obiettivo si vuole raggiungere, e come soprattutto si vuole arrivare a questo obiettivo, e quindi anche l'insegnamento ai giovani a non partire con una sorta di rassegnazione con la quale li facciamo nascere e li facciamo crescere e poi andiamo avanti e quindi sempre con un obiettivo da raggiungere, ieri era altro oggi è diventato questo dell'insularità, per la verità un obiettivo che io per esempio Sono fra quelli che penso si debba, come inserimento nella Costituzione come principio che ci venga riconosciuto penso si debba raggiungere. Però colgo con grande attenzione le parole del presidente Soru e mi fanno riflettere, evidentemente, non che prima nessuno di noi ci abbia pensato, però è chiaro che poste da una figura come la sua, per l'esperienza che ha avuto prima dal punto di vista imprenditoriale poi da Presidente della Regione, poi da Europarlamentare europeo che quindi ha è andato là dove in qualche maniera i problemi ci vengono rappresentati e ci dice, avrebbe potuto dire "là sono dei leoni che odiano la Sardegna" invece no, dice "né Roma né le altre regioni d'Italia, nemmeno Bruxelles ce l'hanno contro di noi", insomma, ci invita ad affrontare il problema da un altro punto di vista. E allora, per non trattare troppi temi altrimenti faremmo notte, fermandoci a un tema che lei Presidente ha voluto trattare a titolo d'esempio ma che, qualcuno l'ha detto, è sentitissimo e viene associato spesso al problema dell'insularità, e mi riferisco a quello dei trasporti marittimi e dei trasporti aerei, io penso che lei probabilmente non lo voglia trattare anche perché avrà la nausea rispetto a questo tema, ne ha trattato talmente tante volte in questi anni che immagino che poi alla fine uno si stanchi anche solo di parlarne, però lei l'ha trattato in modo diretto negli ultimi dieci anni quindi io credo che potrà sicuramente aiutarci a dare un contributo di idee importanti in questo senso, e siccome è di stretta attualità la materia, come ha ricordato bene lei, sia per quanto riguarda il problema della continuità marittima che quello della continuità aerea, e siccome se per quanto riguarda il digitale, come è stato detto, internet e quant'altro è cambiato il mondo negli ultimi 30 anni rispetto ai sardi, oppure chi vive anche solo, quando ci arriva internet, nelle campagne, e quello è un problema grosso da affrontare, o comunque nelle periferie anche della Sardegna o nelle città più piccole della Sardegna rispetto al resto d'Italia e d'Europa le grandi città, da questo punto di vista ormai diciamo che

le differenze sono veramente... praticamente non ci sono più fra chi vive in una città nell'approccio al digitale piuttosto a chi vive in un'isola, come in Sardegna. Su altri temi necessariamente, è stato in parte detto, però il problema insularità sì può toccare per mano in modo diretto. Lei prima ha parlato delle coste, quindi anche di un'opportunità data per esempio (...) delle coste perché ci possono essere coste che possano essere in qualche maniera fruite dai sardi e dai non sardi, perché possano produrre in modo regolato dei benefici per esempio al turismo, è chiaro che ci vogliono delle presenze, delle persone che arrivano, ma per la stessa possibilità per i sardi di spostarsi e per la stessa possibilità di far arrivare le merci, oppure per far uscire le merci dalla Sardegna. Mi diceva un dirigente della Asdomar per esempio delle grandi difficoltà legate al costo dell'energia e al costo del trasporto; 200 euro a tonnellata di tonno dalle Seychelles a Livorno, cinquanta euro da Livorno a Olbia, fate le dovute proporzioni, cioè questi cinquanta euro incidono in modo pesante sul costo poi finale del prodotto, se pensate alle distanze fra Olbia e Livorno e fra Livorno alle Seychelles. Chiedevano aiuti in questi anni, c'era un problema anche in questo caso legato a... chiedevano aiuti anche rispetto a... in questo caso non l'aiuto... probabilmente anche di risorse ma anche per risolvere il problema della

continuità marittima, delle merci in quel caso, che non esiste. Allora io dico, rispetto a temi come questi, mi fermerei solo a quello della continuità aerea, il presidente Solinas ieri è stato dal Ministero dei trasporti, gli ha rappresentato un'idea di continuità territoriale che è già stata bocciata dall'Unione europea, tariffa unica eccetera eccetera, e il Ministro parrebbe abbia detto, ma abbiamo sentito le sue parole, "perfetto, andiamo tutti a Bruxelles". Ecco, io dico, come si fa ora? E come potrebbe eventualmente aiutarci un riconoscimento del principio di insularità, di per sé probabilmente riconosciuto non ci aiuta, ecco, senza ripeto chiederle un... ecco, secondo lei come potrebbe aiutarci in questo senso una deroga, l'altra volta abbiamo parlato di deroghe alle regole europee, proprio affinché ci venga riconosciuto o a seguito del riconoscimento di questo status di isola, qual è la Sardegna, quindi isola europea qual è la Sardegna, ecco, in questo caso un riconoscimento in questo tipo ci potrebbe aiutare con una deroga rispetto alla quale non chiediamo soldi, non chiediamo risorse, non ci piangiamo addosso, semplicemente chiediamo che possa esserci un sistema. Poi discutiamo, tariffa unica, non tariffa unica, fra di noi abbiamo tutti idee non proprio identiche, diverse, ma il principio in sé può essere riconosciuto, e in questo senso ci può dare una mano secondo lei l'insularità? Grazie.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare il consigliere Dario Giagoni. Ne ha facoltà.

GIAGONI DARIO (LEGA). Grazie, Presidente, grazie al Presidente Soru per essere qua con noi. Lei ho visto che ha nelle prime parole una visione romantica, premurosa, quasi paterna dalla Sardegna, lei ha parlato di mondo digitale che è quello che ci avvicina con il mondo che sta lontano, ci avvicina anche con gli americani, ci avvicina con i cinesi, però questo non basta, perché il mondo ha preso una certa rapidità e non viviamo solo di digitale, cioè noi viviamo anche di prodotti che arrivano dalla terra, che arrivano dall'industria e quindi, come ha rimarcato bene il collega prima, l'onorevole Peru, noi paghiamo quella famosa discontinuità territoriale. Lei inizialmente ha parlato anche di formazione, di ricerca, però si parla anche di formazione e di ricerca è fondamentale che vi sia anche uno scambio interculturale e economico con altre identità, perché io da sardo, chi vuole anche conoscere altre identità, vuole allargare, quindi fare una ricerca ancora più approfondita e vuole uscire dalla Sardegna paga un biglietto esorbitante, idem anche chi vuole venire in Sardegna, conoscere la nostra storia, la nostra tradizione, deve allo stesso tempo pagare un biglietto con un costo esorbitante. Noi paghiamo un

dazio molto pesante, perché la Sardegna non è solo una questione di vivere le coste, vivere il mare, ma la Sardegna ha un potenziale che si potrebbe avere lungo tutti i dodici mesi dell'anno, non si parla solo di turismo verso le coste ma di un turismo anche all'interno, perché ultimamente la Sardegna sì, ha subito un'esplosione, ma molto limitata in quei pochi mesi durante la stagione estiva solo lungo le coste, e un'implosione invece all'interno della Sardegna. Quando parliamo di insularità, e ringrazio il presidente onorevole Cossa che ha fatto sì che esista questa Commissione insieme a tutti i colleghi che sono qui presenti, l'idea è quella di cercare di far sì che quegli svantaggi che purtroppo la Sardegna in questo momento ha decadano, in modo che non vi sia più quello squilibrio che purtroppo esiste in una competitività economica con le altre regioni anche dello stesso Mezzogiorno dell'Italia con gli altri Stati. Questo per noi, se si parla anche di insularità si può parlare anche di una tassazione leggera, una flat tax sarda, che ti permette allo stesso tempo, riportandomi a quello che ho detto prima, di avere quindi quel famoso equilibrio economico che è fondamentale per essere competitivi. Lei prima ha parlato di rete del gas, per quanto riguarda il discorso sempre legato anche all'energia, cioè noi abbiamo un'energia che possiamo anche produrre da un punto di vista di energia che viene dal solare, però

nello stesso tempo è molto perimetrata, come è lo stesso anche il discorso del gas, se noi parliamo anche di gas, quel tratto che attraversa il mare, quel tratto là è un tratto che poi non abbiamo la possibilità di sfruttare, quindi quel tratto là è una spesa per noi, non è un discorso come può essere quello di una dorsale del gas che parte da Milano e arriva sino, a facciamo l'esempio, fino in Calabria, però in quel tratto viene sfruttata da tutte quelle regioni dove passa quella dorsale, cosa che purtroppo la Sardegna da questo punto di vista è penalizzata. Quindi io capisco che lei prima ha visto una visione romantica, anche noi abbiamo anche una visione romantica della Sardegna ma non è solo una questione che si sogna una Sardegna migliore, ma sicuramente si ha la possibilità, visto che c'è una compattezza sia da destra che da sinistra che (...) politica non politica, di far sì che si possa avere questi cardini che possano finalmente dare alla Sardegna quella svolta importante. Poi indubbiamente, come ha ripreso prima l'onorevole Meloni, il supporto di tutti è fondamentale, anche di chi ha fatto prima il Presidente, di chi ha ricoperto un ruolo come lei anche come europarlamentare, quindi un consiglio è importante, è fondamentale anche per sveltire, per ridurre quella strada che dobbiamo percorrere per avere finalmente questa insularità. Grazie, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare il consigliere Francesco Agus . Ne ha facoltà.

AGUS FRANCESCO (Progressisti). Grazie, Presidente, un ringraziamento al Presidente Soru per la presenza, per gli stimoli e anche per la lucidità con cui ci ha fornito un punto di vista che sicuramente sarà molto utile al prosieguo dei lavori della Commissione. Tra l'altro io non escludo che l'elaborazione futura che porterà avanti questo Organismo consiliare non finisca col passare del tempo per coincidere anche con tratti dell'elaborazione fornita dal Presidente Soru, perché alcune cose mi sembrano andare molto velocemente fuori da quest'Isola, cioè, l'evoluzione descritta nel suo intervento è un'evoluzione che avviene e che cambia di mese in mese, alcune evoluzioni che hanno richiesto anni, decenni per arrivare al punto in cui siamo oggi, richiederanno nel prossimo periodo sempre meno tempo e ci presenteranno un mondo sempre diverso che non per forza è mondo in cui la Sardegna sarà penalizzata. Pensiamo per esempio al dibattito sui temi dell'ambiente, quello è un dibattito mondiale che disegna anche prospettive di sviluppo per chi saprà coltivare quelle politiche, se ieri eravamo tagliati fuori da un certo tipo di sviluppo economico, forse domani avere al centro del Mediterraneo un'isola con queste caratteristiche, scarsamente popolata, purtroppo, con un gran bisogno di ridisegnarsi un'economia, potrebbe essere due volte interessante, anche in virtù del fatto che nel nostro territorio sono presenti per esempio siti industriali in via di dismissione, è presente una parte di territorio che necessiterà di interventi anche di rinaturalizzazione, e saranno interventi misurabili e quantificabili perché in Sardegna non ci scorre il Danubio, siamo un'isola per cui siamo anche in grado di misurare alcuni interventi. E riguardo alcuni temi che sono oggetto di trattativa di questa Commissione, in particolare noi ci siamo approssimati al tema dell'energia, uno dei principali problemi è il costo dell'energia, un altro tra i principali problemi è appunto il costo di trasporto delle merci. Per quanto riguarda il primo tema i passi in avanti saranno all'ordine del giorno, il tema dell'utilizzo per esempio dei mezzi di trasporto elettrici, dieci anni fa era quasi utopia pensare a uno sviluppo dei mezzi di trasporto ibridi e elettrici che invece stiamo vivendo in questo periodo, pensare alle auto che si guidano da sole era qualcosa da cinema ancora, oggi è una tecnologia che non solo esiste, è la tecnologia a cui guardano tutti i produttori del mondo. Probabilmente quelle che avremo tra 10-15 anni saranno completamente diverse rispetto magari alla Tesla, che ha iniziato quel tipo di sviluppo, però credo che forse oggi sia difficile anche da immaginare l'evoluzione che ci sarà, quindici anni fa non si immaginava l'iphone, se guardiamo i film di fantascienza di quindici anni fa nel 2040 non avevano uno strumento che invece è quello che oggi tutti noi abbiamo in tasca, non c'era nell'immaginario, quindi credo che probabilmente ci sono delle cose che piano piano nei prossimi anni noi, anche da questo osservatorio privilegiato, potremo adeguare. C'è però qualcosa che non cambia, ed è questo forse la conclusione anche dell'ultima riunione, quella che ha visto partecipare il presidente Pigliaru, cioè in queste ore nella sede Amazon, o Huawei, o comunque una delle tante multinazionali che ha preso casa qui da noi, si svolgono riunioni in videoconferenza che vedono team in cui magari una persona, un dirigente seduto nel suo ufficio di Cagliari, o addirittura a casa propria, sta facendo un colloquio di lavoro, una riunione importante con uno staff che invece è seduto in un ufficio in Costarica, questo avviene tutti i giorni a pochi chilometri, anzi, a pochi metri in alcuni casi, da questo Consiglio, però quando mi è capitato poco tempo fa di dover prendere una nave per raggiungere in auto una località del continente, io la prendo pochissimo, di solito viaggio in aereo quindi non mi capitava da anni, ho avuto un flashback della prima volta che mi è capitato di prendere una nave simile, è capitato circa 30 anni, prima 28 anni prima, il

flashback era dettato dal fatto che i tempi, le attese, il servizio, la qualità del viaggio era identica a quella di 25-30 anni prima, il mondo si è voluto, l'evoluzione ci ha toccato, ci ha investito, ci lavorano amici di una vita in queste... cioè grazie a quell'evoluzione che ha toccato anche casa nostra, però quando si tratta di andare a fare una visita medica in un centro della penisola, o un concorso a Roma, o semplicemente rientrare per trovare la famiglia per magari il recente ponte, quello dell'1 e 2 novembre, che ha costretto molti sardi a dormire fuori casa per 4 notti perché era impossibile trovare un volo da Fiumicino a Cagliari, ci accorgiamo che alcune cose non sono migliorate, quindi nell'ultima riunione con il presidente Pigliaru la conclusione, tra l'altro anche quella premessa è stata molto simile a quella portata oggi dal Presidente Soru, si è detto quanto meno lavorare affinché ci siano delle deroghe che ci permettano di far valere il fatto che un'isola che muove l'un per cento dei passeggeri di tutta Europa difficilmente può da sola costituire una deroga tale da incidere sul principio della concorrenza per tutto il resto del continente. Quello che noto è che senza un intervento – chiamiamolo per l'insularità, estendiamolo o chiamiamolo in altra maniera, estendiamolo anche alle altre isole che giustamente hanno problemi diversi, ma hanno comunque un problema legato anche

a questo fatto - la mia preoccupazione è che tra vent'anni, quando tutti noi ci dimenticheremo anche l'utilizzo non di una frizione, ma addirittura di uno sterzo, continueremo ad essere magari bloccati come accade ai passeggeri della Moby Dada in mezzo al Mediterraneo perché la tecnologia che ci porta e ci unisce alla penisola e al resto del continente europeo continua a essere la stessa. Poi c'è anche il fatto che le logiche di mercato che muovono di fatto il trasporto aereo in Europa sono logiche che tendono a dare ragione, a privilegiare i mercati importanti. La nostra è un'isola che ha soltanto un milione e mezzo di persone e che ha un reddito pro capite che più o meno è il 50 per cento di quello lombardo. La mia preoccupazione, senza un intervento incisivo di Stato, perché credo che in questi anni sia stato fatto un errore a foraggiare utilizzando tutti gli strumenti possibili privati, e poi accorgersi ad un certo punto che forse più che destinare i soldi a chi ad un certo punto ci ha sempre riportato esattamente dove eravamo, magari avremmo potuto fare un'evoluzione diversa in termini di Stato anche. Quindi dicevo, per chiudere, la preoccupazione è che un'isola come la nostra sia sempre più tagliata fuori dal futuro, in particolar modo per quello che riguarda i trasporti, e invece con degli interventi derogatori, senza soldi a pioggia, noi quando parliamo di soldi a pioggia a volte diciamo: "In futuro non vorremmo mai più soldi a pioggia", ma la realtà è che in futuro nessuno sarà disposto a darci soldi a pioggia. Per cui forse la cosa migliore magari è concentrarci su questi punti e capire anche dall'esperienza del Presidente che nelle sue varie vite ha avuto modo anche di farsi un'idea più strutturata della nostra, in che modo procedere in questo senso.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare il consigliere Roberto Li Gioi. Ne ha facolà.

LI GIOI ROBERTO (M5S). Io parto da quando è squillato il telefonino del presidente Soru, ho avuto un flashback evidentemente di vent'anni perché mi sono ricordato quando stavo facendo la prima connessione internet a casa mia, è stato proprio un flash. Quello mi ha fatto capire, anche se molte volte ne parliamo, però in questi momenti è fondamentale capire come il mondo sia andato velocemente rispetto a quel momento, che sembrava già straordinario. È come quando era stato inventato il fax, che ci sembrava chissà che cosa adesso, c'è l'onorevole Giovanni Satta che fa riferimento al fax con la dorsale, che sembrava una cosa pazzesca e ora il fax è assolutamente desueto. Poi inizio il mio breve intervento ricollegandomi a quello che ha detto l'onorevole Peru. È vero, il presidente Soru aveva un'idea di

Sardegna, ad alcuni poteva piacere ad altri no, tra le altre cose l'ha portato all'approvazione del PPR, che è stata una cosa, ad alcuni può piacere ad altri no, che comunque ha determinato una regolamentazione specifica e particolareggiata ad una materia su cui nessuno era intervenuto in quella maniera, e quindi ha determinato una normazione che sta portando avanti la nostra Regione non per un anno, per sei mesi, per due anni, ma per un certo numero di anni. Poi magari interverrà un'altra idea di Sardegna differente che magari potrà migliorare quello strumento, però quello strumento è stato fatto perché si aveva un'idea di Sardegna. Io rispetto chiaramente l'intervento del presidente Pigliaru che ci aveva fatto chiari i concetti, la differenza tra periferia e discontinuità, il fatto che abbiamo sempre chiesto soldi e invece dovevamo cambiare le regole. Questo intervento, come ha detto Giuseppe Meloni fuori dal coro sul presidente Soru, che c'era da aspettarselo perché conosciamo la sua forte personalità, a mio parere ci fa capire che l'idea di insularità che fino adesso abbiamo coltivato e tutti noi stiamo inseguendo affinché sia coniugata perché sia un bene per la nostra Sardegna, non deve essere necessariamente collegata a canoni ancestrali, ma debba essere coniugata anche su quei canoni, perché il passato ha sempre un grande valore, ma deve essere coniugata anche in prospettiva, non in prospettiva di un anno, due anni, ma almeno in prospettiva di vent'anni, tenendo conto che magari tra vent'anni, come ha detto Francesco Agus, succederanno cose che noi pensiamo succedano tra quarant'anni, perché il mondo sta andando così velocemente, e mettendo al centro di questo i nostri giovani. Io ho una bambina di 13 anni e quando il presidente Soru parlava ho pensato a lei, perché poi ognuno pensa a quello che ha più vicino e penso che magari possa andare a studiare in Cina, oppure magari studiare qua, poi andare in Cina e poi tornare, secondo quello che è un concetto che il presidente Soru ha normato, oppure non tornare, ma comunque rimanere sempre un prezioso prodotto della nostra terra, perché giustamente noi abbiamo un'intelligenza media che è uguale a quella di tutto il mondo, non siamo né più tonti né più intelligenti, poi ci possono essere cime o esempi deteriori, però nella media siamo uguali. Quindi questa idea di insularità noi la dobbiamo, a mio parere, coltivare, dato che siamo stati chiamati per questi cinque anni a governare questa Sardegna, la dobbiamo anche coltivare nei provvedimenti che andremo a prendere in questo quinquennio. Io faccio due esempi che magari possono non sembrare adeguati, ma per quanto mi riguarda lo sono. Noi stiamo discutendo in quarta Commissione il discorso della Posidonia spiaggiata, e quindi la maggioranza ha fatto una proposta, noi abbiamo altre idee che comunque entrambi, però sia la maggioranza che l'opposizione, hanno come obiettivo quello di tutelare al meglio il nostro sistema balneare, perché nell'idea di insularità c'è anche quello di far sì che la Sardegna sia appetibile, perché sennò perché dovrebbero riconoscerci l'insularità se la Sardegna fosse un'isola sperduta dove non abita nessuno, dove non c'è nessuna cosa appetibile, non avrebbe nessun senso. Tutelare la nostra insularità ha senso se la Sardegna come è ha un valore enorme, ha un valore inestimabile, e quindi se noi ad esempio, parlando della Posidonia spiaggiata, facciamo sì che le nostre spiagge siano conservate da qui a mille anni, anziché magari scomparire da qui a dieci anni perché ci sono cambiamenti climatici, e quindi ci sono le maree che cambiano in maniera molto più veloce di prima, e quindi noi facciamo quella difesa necessaria affinché le spiagge stesse permangano, perderemo uno dei principi fondamentali per cui la nostra insularità ha un valore. Allo stesso tempo il presidente Solinas da poco ha parlato di alta velocità nei treni, ma come si fa a parlare di alta velocità se noi abbiamo le reti non elettrificate? Prima iniziamo ad elettrificare le reti e poi parleremo di alta velocità, ci siamo? Avete capito cosa voglio dire, sono d'accordo con voi su questo. Senza nessuna vena polemica, lo sto facendo proprio per amore della Sardegna perché io amo, come tutti noi, la nostra isola. Quindi per terminare, ricollegandomi in ultima cosa al problema dei trasporti sia aerei che marittimi, che è un problema che è nel nostro DNA, perché deriva proprio dalla nostra insularità, anche da questo punto di vista, come ha detto Giuseppe Meloni prima, che senso ha andare in Europa a riproporre concetti già espressi che erano stati respinti nel bene o nel male, la sa benissimo. Perché non proviamo a proporre una soluzione che magari concordiamo tutti assieme, perché ciascuno, come ha detto Giuseppe, ha un'idea una differente, una soluzione che possa veramente essere definitiva o più o meno definitiva, e non costringerci ogni anno, ogni due anni, ogni tre anni, o ogni poco tempo a presentare un nuovo bando di continuità territoriale e quindi essere sempre legati a concetti passati che ci hanno portato a questa soluzione di isolamento, perché è una soluzione di isolamento questa. Poi una domanda volevo fare al presidente Soru, lei ha detto che in Europa non c'è nessun nemico e che le politiche nazionali possono decidere la soluzione più opportuna per questa nostra esigenza. Volevo chiedere una spiegazione di questo concetto che mi ha dato, grazie.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare il consigliere Giovanni Satta. Ne ha facoltà.

SATTA GIOVANNI (PSd'Az). Grazie Presidente, grazie anche al presidente Soru per essere qui con noi. Come ha detto chi mi ha preceduto, in particolare Antonello Peru, col senno del poi ho ammirato il modo di fare politica del presidente Soru, anche se molto spesso nel momento che lei rappresenta non la stimavo come Presidente, non tanto come persona o come imprenditore, poi però col senno del poi devo riconoscere che è stato capace di portare avanti, lei aveva dimostrato appunto di avere un'idea che poteva essere giusta o sbagliata, piacere o non piacere, però lei un'idea ce l'aveva, quello che c'è stato dopo è stato un pochino più complesso da capire e lo rimane tutt'oggi, tutto. Poi è stato suggestivo il rapporto tra il nostro passato e il nostro futuro, ci ha aiutato a riflettere su riflessioni che facciamo anche quotidianamente. Io ricordo sempre quando ero bambino, se chiamava una persona o un parente dal continente piuttosto che da Sassari o da Olbia al mio paese: "Non c'è, chiama stasera", oggi invece chiamiamo al telefono, se non mi risponde già mi arrabbio, non mi ha risposto. Questo sta a significare che andiamo di pari passo, i tempi cambiano, le esigenze sono sempre più impellenti, sono sempre più anche opprimenti, quindi ci opprimono anche nel quotidiano. Non dobbiamo però ridurre il nostro problema dell'insularità ai trasporti, ha detto bene il presidente Soru, noi abbiamo avuto tante opportunità per colmare quei gap che abbiamo col continente, abbiamo avuto i piani di rinascita, siamo stati nell'Obiettivo 1, ne siamo usciti, stiamo per rientrare, probabilmente un po' di colpe le abbiamo anche noi se non abbiamo avuto la capacità di investire bene, di spendere bene, perché siamo stati vittime della nostra cultura, la cultura anche del clientelismo. Quando dico "siamo" io mi ci metto dentro perché magari si finanziava l'agriturismo dell'amico, anche se poi sapevi che dopo tre anni quell'agriturismo che non era all'interno di un programma, di una rete sarebbe fallito, l'attività ha chiuso e quei danari sono andati dispersi, quindi non hanno prodotto niente, o quando abbiamo fatto gli ovili in campagna magari a 800 metri, megastrutture che non hanno prodotto né un litro di latte, né un posto di lavoro, e neanche una miglior qualità di latte, quindi tante occasioni sono state perse proprio perché a causa della nostra incapacità di creare un sistema a tutti i livelli. Anche la cultura del lavoro è mancata, perché io oggi sono promotore di una legge che chiede l'applicazione del turnover in Forestas, perché credo in Forestas, ma quando vado a parlarne negli incontri dico sempre: "Dimenticatevi che Forestas è quel luogo dove andrete con due litri di vino e col pane e formaggio a mangiare e bere", dovrà essere un luogo positivo perché può

essere veramente un volano, soprattutto per le zone interne, anche per rivalorizzare l'ambiente del quale abbiamo bisogno, perché abbiamo i boschi deteriorati, perché abbiamo sempre più pericolo di incendi, di alluvioni, quindi può svolgere un ruolo importante, però sempre uscendo da quell'impasse che ci ha caratterizzato nei decenni precedenti. Quindi, anche la voglia di lavorare, abbiamo anche dei territori, adesso non voglio offendere nessuno, questo che sto per dire un paio d'anni fa è stato oggetto anche di... qualche collega del centrosinistra si era offeso, ricorderà magari il collega Agus quando io dissi della mentalità diversa, senza offesa ripeto, la colpa è anche della politica, tra chi vive nel Sulcis e chi vive in Gallura, perché se al mio paese abbiamo chiuso trentasette cave di granito, ci siamo rimboccati le maniche, ci siamo messi a fare altro, ci siamo messi a commerciare formaggi, salumi in tutta Europa e ci siamo inventati dalla mattina alla sera un lavoro, e non c'è un cassintegrato invece, se nel Sulcis chiude una fabbrica dobbiamo ricorrere anni e anni alla cassa integrazione, non abbiamo mai insegnato al sulcitano, neanche col piano Sulcis siamo stati capaci di farlo, perché molti soldi non sono stati spesi o li abbiamo spesi male, di creare appunto... e questo è alla base probabilmente di quello che voleva dire il presidente Soru, perché non sono soltanto i trasporti, poi veniamo

anche a quello. Oggi siamo anche all'alba del nostro rientro nell'Obiettivo 1, quindi nel 2021 saremo nuovamente nell'Obiettivo 1, ma avremo il doppio delle risorse che abbiamo avuto negli ultimi sette anni, dobbiamo essere bravi anche a capitalizzare questa opportunità, questa ulteriore opportunità che ci viene data, ed uscire, abbiamo avuto il centro di programmazione regionale, non so come la vede lei, anche questa è una domanda che faccio, che non è riuscito probabilmente sempre per quella mentalità sbagliata a produrre, a dire a chi deve o ai ragazzi che devono investire, oggi abbiamo per esempio degli strumenti tipo "Resto al Sud", 50 milioni fino a 200 milioni, se sono quattro giovani. Ma chi gli dice quale tipo di attività devono formare, meglio questa piuttosto che quella? Quindi anche questa è una cosa sulla quale dobbiamo riflettere perché gli strumenti per aiutarci li abbiamo. Poi i trasporti: io credo che se noi avessimo la capacità di far venire in Sardegna anziché 6, 7 milioni di turisti l'anno, 20, 30, 40, 50 come arrivano alle Baleari, probabilmente ci sarebbero turisti tutto l'anno e probabilmente anche i prezzi dei trasporti calerebbero, mentre invece siamo riusciti a concentrarci col turismo balneare, come giustamente diceva il collega Giagoni, il turismo balneare ormai è concentrato in un mese e mezzo, due all'anno. Poi abbiamo la coda di settembre, che però non può essere concetto considerato... quindi, ovviamente, anche le compagnie marittime e navali che ci danno questo servizio in quegli anni cercano di capitalizzare perché poi il resto dell'anno offrono anche la macchina ad un euro, perché tanto non viaggia nessuno e quindi cercando di incentivare e di recuperare qualche soldo in più. Ovviamente la continuità territoriale, Presidente, è stata gestita male, per quanto riguarda soprattutto quella marittima è stato fatto un bando nel 2012, è stato fatto dallo Stato italiano, la Regione Sardegna lo ha impugnato, ma mai né la destra né la sinistra hanno detto che è incostituzionale, come ha detto la sentenza numero 230 del 2013, che diceva che è incostituzionale perché la Regione Sardegna è considerata un'estranea, quindi un terzo che non può neanche sindacare sul fatto che quel servizio sia svolto in una maniera corretta, che le tariffe siano quelle giuste, stabilito da una convenzione nella quale la Regione Sardegna non ha avuto neanche la possibilità di. Quindi anche lì si può sicuramente intervenire, e abbiamo anche degli strumenti, al di là di quello che sarà il risultato che noi stiamo cercando con il riconoscimento dell'insularità, sul quale ovviamente sono d'accordo, perché ritengo che debba esserci riconosciuta anche la capacità di dire che in alcuni casi viaggiare verso il continente non è un viaggio di piacere, è un servizio. Lei mi insegna, perché è stato anche Presidente alla

Regione, che abbiamo l'Arst, piuttosto che le compagnie che fanno servizi pubblici dei trasporti pubblici interni che vanno sotto. Per esempio la linea, faccio un esempio, Santa Teresa-Cagliari per reggersi ha bisogno di un contributo straniero della Regione Sardegna di 170.000 euro l'anno, altrimenti nessuno la farebbe, eppure non li spendiamo perché dobbiamo dare un servizio. Così come il Comune di Osidda, che è un paese di 180 abitanti ha diritto a che ci sia il pullman di studenti anche se poi in quel pullman pagano il biglietto tre persone al giorno, quindi non puoi pensare che paghino tutte le spese, non sono pagati i costi. Quindi abbiamo il riconoscimento anche di questo che, secondo me, è anche un servizio pubblico, per noi viaggiare nel continente è un servizio pubblico, e devono darci anche la possibilità di investire dei danari, e perché no potrebbe esserci anche la possibilità di creare al netto di alcune esperienze sbagliate, ma sbagliate nel modo in cui sono state fatte. Però abbiamo anche quelle positive come per esempio l'Air Corsica, perché in Corsica abbiamo una compagnia aerea che funziona, però la differenza tra la flotta sarda di qualche anno fa e la compagnia Air Corsica è che lì sono stati coinvolti i privati, hanno investito i privati, le Camere di Commercio, gli imprenditori privati e quindi quell'esperienza oggi è abbastanza positiva. Deve migliorare, perché anch'io sono andato anche ad analizzare questo, ed è molto positiva. Quindi questo per dire che dobbiamo rivendicare questa nostra insularità, dobbiamo farlo però nella consapevolezza che anche quando ce l'avremo dovremo essere noi i protagonisti di questo, dobbiamo essere noi i protagonisti del cambiamento, e anche avere la capacità di rivedere un attimino lo schema dell'isola, la mentalità e la cultura di noi che siamo sardi, che siamo mediamente, come avete detto tutti, intelligenti, però non abbiamo dimostrato di avere quella capacità di fare un qualcosa in più che l'essere isola ci avrebbe costretto a fare. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Satta.

Ha domandato di parlare il consigliere Roberto Caredda. Ne ha facoltà

CAREDDA ROBERTO (MISTO). Grazie, Presidente. Io innanzitutto vorrei fare i complimenti al presidente Michele Cossa perché ha creduto in questa Commissione, perché si sente sempre parlare della Commissione sull'insularità. Quindi io mi auguro, con la sua determinazione, che porterà grandi cose per il bene della Sardegna. Un ringraziamento anche al presidente Soru, mi allaccio a lui perché dice che in Europa noi non siamo visti male. Io dico che nell'essere isolani abbiamo i pro e i contro. Però ha detto bene, investire sulla ricerca. Io penso che da questo noi

dobbiamo partire, sulla ricerca, sulla comunicazione, perché a me in questi giorni, tanti hanno fatto i complimenti sulla Commissione insularità, quindi vuol dire che qualcosa può fare. Poi alcuni colleghi hanno detto che sono arrivati soldi, ma non siamo stati capaci a spenderli perché non siamo stati capaci ad essere costruttivi e propositivi. Io in questi giorni parlavo con degli amici che sono fuori Sardegna e hanno detto che noi i giovani li facciamo andare altrove, e quando i nostri giovani vanno altrove fanno tante di quelle cose che possono essere costruttive, propositive e fare cose importanti per la Sardegna. Un richiamo è anche alla classe politica, perché spesso non sono stati compatti per far sì che non solo le risorse... il presidente Soru diceva sulla flotta navale, però se non abbiamo le idee chiare, quindi ecco perché bisogna investire sulla ricerca, e pensare che abbiamo tanti strumenti per fare bene anche in Europa e cercare di portare benessere per la nostra terra. Io volevo dire solo questo.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Caredda. Prima di dare la parola al presidente Soru volevo svolgere anch'io una breve considerazione, non vorrei ripetere le cose che hanno detto i colleghi, però volevo dire che la battaglia per l'insularità nasce in un momento particolare, presidente Soru, nasce quando le tre

regioni più ricche d'Italia, alcune di esse le regioni più ricche d'Europa, hanno posto il problema di godere di un'autonomia differenziata. Perché? Perché sembrava importante in quel momento che all'attenzione dell'agenda politica nazionale, all'attenzione dell'opinione pubblica nazionale e dei vertici istituzionali non ci fossero soltanto Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna, ma ci fosse anche una situazione assolutamente peculiare in Italia, che è quella della Sardegna. Siccome l'ho già detto al professor Beniamino Moro, che ha detto che state facendo tutto questo chiasso per chiedere più soldi allo Stato, allora il problema non è quello, perché quello che tu hai detto, che la Sardegna ha avuto a disposizione dal Piano di Rinascita 400 miliardi negli anni Sessanta, un fiume di finanziamenti europei, un fiume di soldi che la Sardegna ha speso poco e male. Quindi non è un problema di soldi e non è nemmeno uno dei soliti piagnistei, perché di piagnistei ne abbiamo visto tanti, il Presidente della Regione, quando ero bambino che andavano a rivendicare più risorse, più soldi per la Sardegna, poi di questi soldi che cosa ne è stato? Quindi io su questo sono molto d'accordo con Renato Soru, perché noi non ce la possiamo sempre prendere con il destino avverso o pensare che noi siamo in un fortino circondato da nemici dove tutti ce l'hanno contro la Sardegna. Quindi io sono

assolutamente persuaso che noi non siamo circondati da persone che odiano la Sardegna, sono molto persuaso però che nessuno pensi alla Sardegna fuori dalla Sardegna, ed ecco perché è importante che ci sia la percezione da parte della comunità nazionale che noi abbiamo un problema che le altre regioni non hanno, che si riflette su tutto. Tu hai parlato della ricerca, però abbiamo mai riflettuto su come il fatto di soffrire una condizione di discontinuità incida sulla qualità del sistema sanitario? Un sistema sanitario chiuso come il nostro non ha la possibilità di confrontarsi con sistemi sanitari (...), e questo secondo me è uno degli elementi che incide in maniera negativa sul progressivo decadimento della sanità sarda. Tu hai parlato giustamente della formazione, ma potremmo parlare anche dello sport, i limiti che le nostre squadre hanno nel confrontarsi, nel competere con squadre attorno incide sulla possibilità che questi atleti hanno di crescere. Poi so che tu hai una figlia che fa teatro, le compagnie teatrali sarde soffrono moltissimo di questo provincialismo a cui sono costrette. Quindi è un problema reale che si riflette su tutti gli aspetti della vita nostra, dei nostri giovani, che piano piano stanno superando, perché quello che Renato Soru ha detto sulle ricadute che la continua evoluzione tecnologica, soprattutto le tecnologie delle comunicazioni, hanno anche nell'apertura

mentale degli orizzonti dei nostri giovani è tutto vero, ma è altrettanto vero quello che diceva prima l'onorevole Agus, cioè ci sono degli aspetti legati al trasferimento fisico non soltanto virtuale che permangono e che incidono pesantemente anche sul piano economico. Però del tuo intervento io ho apprezzato soprattutto un aspetto, se me lo permetti, e vorrei l'attenzione un attimo dei colleghi, perché Renato Soru ha detto, ha sottolineato, lui ne ha parlato per dire che il tema non è quello dell'insularità, io lo lego invece al tema dell'insularità per dire che il tema dell'insularità, letto nella chiave che dicevi tu, è un richiamo alla nostra responsabilità, cioè non è che noi una volta che avremo ottenuto il riconoscimento del principio di insularità, una cosa difficilissima, lunga, che naturalmente postula anche obiettivi intermedi, non è che noi diciamo o insularità o morte, sappiamo che c'è un obiettivo alto, grande, importante, difficile, pensiamo però che ci siano anche degli obiettivi intermedi, uno è stato detto da diversi colleghi, il tema della rigidità dell'applicazione delle norme sugli aiuti di Stato alle imprese che vengono applicate alla Sardegna esattamente come vengono applicate alle regioni della terraferma. Però la responsabilità, onorevoli colleghi, è principalmente nostra che in questo momento storico stiamo amministrando la Sardegna. Noi non è che possiamo dire: "Guardiamo

indietro, tutti i soldi che hanno speso, buttato via quelli che c'erano prima di noi". Ma lo avete letto il provvedimento che abbiamo domani in Aula? Domani, non dieci anni fa. Scusatemi se io mi permetto di fare questa sottolineatura, ma avere consapevolezza del proprio ruolo di chi amministra la Sardegna in questo momento storico significa anche avere la capacità di fare scelte che guardino a domani e anche a dopodomani, secondo me Renato Soru guarda anche troppo in là, se posso permettermi una battuta. Però noi dobbiamo avere la capacità di capire quelle che sono le ricadute delle scelte che noi facciamo oggi sullo sviluppo della nostra isola, cioè noi vogliamo rassegnarci a vedere questo piano inclinato che continua a declinare oppure vogliamo fare qualcosa? Riflettiamo su questo perché penso che gli spunti di riflessione oggi siano stati molteplici, e ho concluso perché sennò poi mettiamo troppa carne al fuoco.

C'era un'ultima cosa che volevo dire, che tra gli obiettivi che noi aspireremmo ad avere, per i quali noi lavoreremo, poi magari ci riuscirà qualcuno dopo di noi, c'è anche quello di capire, siccome tu hai detto una cosa molto importante, l'Europa è un'opportunità, non è un posto di nemici che ci vogliono fare del male. Perché non pensare a una vecchia idea, che forse si può riprendere, che è

quella di una macroregione insulare che possa interloquire direttamente con l'Europa e puntare a sfruttare tutte quelle potenzialità assieme alle altre isole, le potenzialità che le isole hanno e che spesso noi non siamo nemmeno consapevoli di avere. Quindi ci sono tante cose che sono legate all'insularità sulle quali noi vorremmo ragionare, onorevole Caredda, io non lo so se noi riusciremo a fare grandissime cose, io penso che noi ci dovremmo impegnare a fare bene il nostro lavoro e cercare di centrare almeno alcuni degli obiettivi che ci siamo dati. Grazie.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare Renato Soru.

SORU RENATO. Grazie mille, Presidente, e grazie a voi per tutte queste riflessioni che avete portato, per l'attenzione, per essere rimasti fino adesso, e quindi cercherò di andare velocissimo, magari inizio dalla fine. Questo movimento per l'insularità, ha detto il presidente Cossa, è nato in un momento particolare in cui si parlava molto vivacemente, con attenzione da parte di tutti i media, della richiesta di maggiore autonomia delle regioni più ricche d'Italia e tra le più ricche d'Europa utilizzando appunto il principio delle regioni ad autonomia differenziata. Noi abbiamo voluto rimettere al centro l'attenzione per la Sardegna e a volte, come si fa nella comunicazione, e ormai anche la politica è molto guidata dalla comunicazione

politica, uno slogan facile da richiamare, una sola parola "l'insularità". Voi volete l'autonomia differenziata? Noi vogliamo che ci venga riconosciuta l'insularità, con tutto quello che poi ci può essere dentro, oppure ciascuno di noi riempire quel concetto come vuole. Abbiamo iniziato a porre questo tema per riporre al centro o comunque dentro il dibattito nazionale anche le difficoltà della Sardegna di oggi, e non solamente la volontà in qualche modo di scappare via, soprattutto a noi delle regioni meridionali sembrava da parte delle regioni ricche del nord. Che cosa volevano? Un pochino le stesse regole, lo stesso tipo di autonomia che è stata garantita in questi sessant'anni, sett'anni a noi qui in Sardegna. Loro volevano, vogliono quello che è stato garantito da noi in Sardegna per settant'anni, un livello di autonomia e anche di utilizzo delle loro risorse totalmente diverso da quello attuale e più vicino alla nostra. Quest'affermazione riporta al centro che la Sardegna è già una Regione a Statuto speciale, già con una autonomia speciale, e ce l'ha avuta non per qualunque motivo, l'ha avuta proprio perché eravamo un'isola, non c'è scritto da nessuna parte che quello sia stato il tema. Qualcuno dice: "Ma no, forse era un riconoscimento per il nostro ruolo nella guerra del 15.18". Forse, o una specie di compensazione nazionale. Non avevamo le insurrezioni siciliane, non avevamo una commistione di popoli o come nel Trentino-Alto Adige, non avevamo questa commistione valdostana, avevamo questa nostra condizione di insularità, di un'isola anche più distante di come non sia distante oggi dalla terraferma, e di una difficoltà che probabilmente all'epoca poteva nascere proprio da quello e per garantire maggiore possibilità di velocizzare il superamento di questo ritardo, autonomia, Piano di Rinascita e articolo 13. Questa autonomia è invecchiata certamente, poteva essere utilizzata meglio, certissimamente, è un valore sicuramente, casomai, anzi tornando al marketing politico altre volte ci sono stati periodi in cui si è parlato a lungo della necessità di rifondare l'autonomia, e quindi dell'Assemblea costituente per l'autonomia, la stessa parte politica se n'era fatta protagonista, oggi la stessa parte politica insieme a tanti altri poi si è resa protagonista di questa insularità. Io credo molto di più eventualmente ad una lotta, a un richiamo per l'autonomia della Sardegna. Avete detto che ci sono dei ritardi, per esempio noi non abbiamo nulla da dire sui trasporti, perché l'autonomia di allora ci dava responsabilità primarie sulle miniere, perché le miniere contavano allora, ma nel frattempo le miniere sono sparite, di quell'autonomia ce ne facciamo niente, i trasporti sembravano una cosa incredibile all'epoca, una roba che riguardava le reti nazionali, eccetera, oggi i

trasporti sono una cosa... tant'è che avevamo ancora le Ferrovie della Sardegna fino a pochi anni fa, e il Ministero gestiva le ferrovie fino a Palau, tra Tempio e Palau o tra Isili e Cagliari, e alcuni pullman dell'Iglesiente. Questa autonomia è invecchiata, abbiamo competenze che non servono più, miniere, polizia rurale, pesca, agricoltura, perché la Sardegna era l'agricoltura all'epoca, e l'Unione europea non era ancora pensata, ma oggi agricoltura e pesca sappiamo non sono più un fatto nazionale, ma un fatto prevalentemente europeo, e quindi in qualche modo quell'autonomia ci è stata sottratta e non abbiamo le autonomie del mondo di oggi. Ad esempio, non abbiamo ancora autonomia sull'utilizzo e lo sfruttamento delle energie rinnovabili, qualcuno quando non ha potuto superare i problemi interni se ne è andato fuori dalla Sardegna, non abbiamo autonomia per quanto riguarda i trasporti, non abbiamo autonomia sulla scuola, ad esempio sui beni culturali, oggi certamente vediamo che lo Stato è più distratto di quanto lo siamo stati noi distratti sui nostri beni culturali di cui oggi tutti siamo fieri e comprendiamo l'importanza. Quindi sposo molto di più una lotta, una rivendicazione allo Stato: "Sono ancora in ritardo, devo superare questo ritardo, ho bisogno di occuparmi delle cose che penso che potrò fare meglio di te, la scuola, perché penso comunque che la scuola guidata dallo Stato ancora oggi mi stia portando il 30 per cento quasi di dispersione scolastica o mi stia portando un 18 per cento dei ragazzi che si laureano contro la metà di quelli che si laureano in Inghilterra". E se diciamo a tutti che la scuola, di qualunque tipo sia, la formazione sia proprio oggi la zappa indispensabile per avere un posto di lavoro, a meno che uno non voglia piantare carciofi, però quelli ormai lo fanno i ragazzi più sfortunati dei nostri, abbiamo bisogno di una scuola forte, fortissima, attentissima, che sappia voler bene ai nostri ragazzini come noi vogliamo bene ai nostri figli, e non ne perda per strada neanche uno e li porti all'educazione ai livelli più alti, come tutti auspichiamo, perché è nei livelli più alti che si crea il benessere di oggi e certamente non di dopodomani, ma di domani, se guardiamo le cose come stanno accadendo. Scuole, i beni culturali abbiamo detto che sono importanti, i trasporti sono fondamentali, certamente, l'energia di domani è importante, bene, allora non stiamo parlando di una cosa generica di insularità, stiamo parlando delle cose che sono rilevanti per noi per fare un salto in avanti e superare finalmente questo ritardo di sviluppo da cui non siamo riusciti a liberarci fino adesso. Poi lei mi ha fatto il complimento migliore, vi ringrazio, siete stati fin troppo generosi, l'ho detto, mi considero fuori dall'agone politico e in totale onestà posso discutere con tutti quanti. Mi ha detto che sono un

sognatore romantico, mi piacerebbe che mi scrivessero "sognatore romantico è morto". Sognatore romantico: fantastico, sognatore romantico! Le cose le fanno i sognatori, non i rassegnati, non gli intristiti, non quelli che hanno un problema addosso, sognatori e che vogliono bene alle cose romantiche, che ci mettono del cuore. Lo auguro a tutta la politica sarda che sia un sognatore romantico, deve sognare, perché è vero che ci dobbiamo occupare dell'oggi, ma l'oggi è fatto dalle scelte giuste o sbagliate del passato. L'oggi di un ingegnere bravo a Cagliari oggi è diverso dall'oggi di un ragazzino che ha trascurato e che si è fermato alla terza media, e ne abbiamo un casino, basta andare a vedere i dati dell'Aspal, come si chiama oggi, andate a vedere che cosa c'è dentro questa sacca di disoccupati giovani, c'è purtroppo una sacca di giovani che non sono disoccupati, ma che sono inoccupabili, e sono il risultato delle scelte sbagliate del passato. Sogniamo mettendoci dal cuore, e poi la politica ha bisogno di fare dei sogni realizzabili, certo, sogni realizzabili, ma che sia un sogno e che si possa vedere che li possiamo realizzare. Non è che vogliamo un ponte da qui fino a Roma, sogno irrealizzabile, non è che vogliamo che ci portino, siccome siamo sfortunati, altre valangate di miliardi, no, non ce li darà più l'Emilia Romagna, la Lombardia, non ce li daranno più, sogno irrealizzabile anche questo, ma l'idea di fare il meglio della nostra intelligenza, di non sciuparla, di educarla e di metterla a fare quello che può fare in termini di creatività, di capacità di creatività, innovazione e trovare soluzioni quello non è un sogno irrealizzabile, quello è un sogno possibile, persino doveroso. Non so dire altro, è proprio questo. Allora un sogno realizzabile, oggi non è la Sardegna del domani che deve essere basata sulla conoscenza, sul sapere, sulle competenze, o comunque le vogliamo chiamare, lo vedete che il mondo di oggi è più dinamico, più fluido, si muove di più. Bene, ha bisogno delle lingue, ma quanti sono ancora i ragazzi nei nostri bar o nei nostri ristoranti che sono capaci di accogliere decentemente un turista straniero? Di cosa stiamo parlando? Non è che ci sia bisogno di tante altre cose, c'è bisogno che sappiamo accogliere un turista straniero che parli, non dico cento lingue, ma almeno una o due gliele vogliamo far parlare? I giovani di tutta Europa parlano lingue straniere, e noi cosa facciamo? Si inizia una politica e subito si abbandona. Quindi, oltre ad essere sognatori romantici, direi anche essere un pochino umili ciascuno di noi, perché non abbiamo sempre solo ragione noi e tutti gli altri sbagliano, e poi, come diceva anche mia madre, se uno fa e l'altro disfa non mancheranno sempre cose da fare. Dovremmo avere maggiormente anche l'umiltà di portare avanti le cose che hanno iniziato gli altri, sapere che la politica vive dall'inaugurazione di cose che hanno iniziato gli altri e di semini piantati di qualcosa che inaugureranno gli altri. Noi non riusciremo mai a inaugurare una cosa che abbiamo pensato noi, e se tutti si divertono a cambiare le cose degli altri continueremo a buttare via dei soldi senza che ne vedremo mai i risultati. Quindi, avere le competenze primarie per le cose che contano oggi, rinunciare a quella sul barracello, io dicevo, sulla polizia rurale o sulle miniere, sulle saline, abbiamo tutte le competenze del mondo sulle saline, o sull'agricoltura e la pesca, che sono delle finte competenze, quella è una battaglia. Perché? Perché alcuni problemi ci porterà a risolverli meglio, ho accennato a quello dell'energia, ho accennato a quello dell'istruzione, ho accennato in maniera particolare, perché ne avete parlato anche voi, a quello dei trasporti. Certo, è antistorico che i prossimi giorni o i prossimi mesi si decida finalmente del nuovo bando di continuità territoriale marittima e la Sardegna formalmente non ha un ruolo, a meno che con la benevolenza dei ministri di turno questo ruolo non ci venga comunque dato, ma formalmente non abbiamo un diritto a stare in quel tavolo. Anche questo da cosa dipende? Dipende dal fatto che abbiamo una legge italiana sulla continuità territoriale, sulla base anche di una norma europea, quella legge che poi ha il nome di un ex parlamentare di Ozieri, adesso non ricordo il nome, Attili. Comunque non esiste un principio altrettanto chiaro a livello europeo e non esiste una legge nazionale che lo abbia attuato, tant'è che anche nella passata legislatura era capitato di dire a qualche parlamentare sardo, in particolar modo a chi era in Commissione trasporti, fate la legge Attili del trasporto marittimo, e quindi a voi che avete responsabilità oggi ho ricordato dei vostri parlamentari. Sarà difficile ottenere la modifica dell'articolo 119, ma sarà più facile fare la legge Attili sul trasporto marittimo, è una cosa chiara, semplice. Nel passato si è persa l'occasione nel 2009, quando per la prima volta la Tirrenia era stata privatizzata, quindi non era lo Stato che svolgeva un ruolo, ma era una società privata che non avrebbe dovuto avere quei 70 milioni all'anno senza gara per gestire la continuità per la Sardegna, laddove credo il 70 per cento di quello che fa la Tirrenia, delle miglia che naviga la Tirrenia le fa da e per la Sardegna. Quindi, continuità territoriale aerea, continuità territoriale marittima: perché siamo finiti in questo casino con la continuità territoriale marittima? Siamo finiti per quel principio che se una cosa va già bene comunque la dobbiamo per forza cambiare, perché io ho una visione diversa del mondo. Può essere, però credo che questa cosa abbia creato problemi. Brevemente,

l'Unione europea riconosce già l'insularità della Sardegna, e infatti si può applicare in Sardegna una deroga a un principio del mercato europeo, si può derogare al principio di concorrenza per garantire il diritto alla mobilità. Non mi ricordo più il documento di tre, quattro anni fa che è stato rifatto dal Parlamento e poi dalla Commissione sulla continuità territoriale aerea, ma basta leggerlo con attenzione, uno ci mette dentro quei paletti e risolve i problemi. Certo quel paletto lì, quel documento lì distingue tra il diritto alla mobilità e il diritto a essere raggiungibili, ha un termine, magari mi viene tra un po'. Ci sono proprio due diritti, uno si chiama diritto alla mobilità e l'altro diritto a... mi verrà dopo. Il diritto alla mobilità viene riconosciuto ai cittadini residenti in un luogo e quindi viene riconosciuto ai sardi, quello stesso diritto non viene riconosciuto ai turisti che noi vorremmo invitare in Sardegna. Io credo che se non si capisce questo e si continua a cercare di mandare l'acqua, farla risalire alla sorgente poi non lamentiamoci. Io sono tra quelli che pensano che sia razionale distinguere, quindi, il diritto per i sardi, e non spendere 40, 50 milioni all'anno per riconoscere il prezzo basso a chi ci viene a trovare, però questo è un discorso più lungo. Quindi, le regole per il diritto alla mobilità ci sono, poi ci sono anche le regole per promuovere l'arrivo in Sardegna, però sono delle

regole che devono essere fatte secondo la stessa ottica di un operatore di mercato, si chiama sistema MEO, Market economy operator, in questo dibattito l'abbiamo letto sui giornali tante volte. Ciò vuol dire che l'aeroporto di Cagliari o di Olbia può sovvenzionare e dare dei soldi o far posare quasi gratis Ryanair o chi vuole, però lo deve fare dentro un concetto di economia di mercato, e cioè faccio arrivare Ryanair perché comunque arriva un sacco di gente in aeroporto, e comunque mi pagano le tasse di imbarco e di sbarco, e comunque c'è un sacco di traffico in galleria, la galleria mi paga un sacco di soldi, poi magari gli do anche dei servizi a terra e mi pagano cifre sproporzionate quelli dell'autonoleggio, e quindi mi conviene far pagare poco, addirittura dargli dei soldi perché mi portino più voli. E in questo modo si è sviluppato il traffico alle Baleari che avete citato, o in altre regioni dove ci sono molti più traffici che da noi. Questo ormai è sufficientemente chiaro ed è proprio lampante, dentro questi binari si deve lavorare, la promozione, gli incentivi alle compagnie low cost e il diritto ai sardi di spostarsi. Tutti voi avete detto: "In tre ore uno va e torna". Io ieri ero a Milano, ho impiegato tre ore e un quarto, e intanto mi sono preso anche lo sfizio di prendere il treno, anche perché mi dava fastidio pagare 290 euro il biglietto aereo tra Roma e Milano, mi dava fastidio, siamo abituati a

pagarlo poco, non gli riconosco un valore di 290 euro al biglietto Milano-Roma. Dobbiamo sempre fare dei confronti anche sulle nostre condizioni: Milano-Roma 290 euro, in treno 120 euro. E quando sono arrivato, siccome Roma era disorganizzata, effettivamente con le mie gambe ho dovuto aspettare un'ora vera, un'ora non stimata, un'ora di orologio perché c'era una lunga fila, c'era forse anche un po' di sciopero. E allora se uno vuole andare e tornare in giornata in treno a Roma ha difficoltà e spende tanti soldi, se uno vuole andare e tornare come faccio io in giornata tante volte a Roma o a Milano da Cagliari, lo fa, tanti sardi lo fanno di andare e tornare in giornata. E secondo voi cosa deve fare uno che abita in Calabria o a Bari? Va e torna in giornata da Milano? No, se ci va forse ci va in aereo e spende il triplo di quello che spendiamo noi, o il quadruplo. Avete fatto un esempio sul trasporto merci, ancora una volta sul trasporto, sul trasporto delle persone io la vedo così, vivendo giorno per giorno fai esperienze. Una volta io ero all'aeroporto di Verona, due anni fa nel pieno di questo dibattito, e io per tornare a casa spendevo 70 euro, 80 euro, perché c'era ancora un pezzo di vecchia continuità. Quell'altro andava in Calabria o in Sicilia, mi pare che andasse in Sicilia, in un'isola pure lui e spendeva una cifra vicina ai 300, forse 340, un'enormità. Allora non guardiamo alla nostra

insularità, guardiamo all'insularità degli altri, compresi quelli che abitano in Calabria, quelli che abitano in Puglia, perché c'è anche quel genere di insularità, e persino il treno ad alta velocità tra Venezia, la ricchissima Venezia, e Milano, impiega circa quattro ore, cinque ore, e costa soldi, più di quello che paghiamo noi. E c'è stato un momento in cui noi, a tariffa agevolata, andavano a Roma, Milano, andavamo a Torino, andavamo a Verona, andavamo a Napoli. Devi scegliere cosa chiedere, perché se vuoi "s'ou, sa pudda e s'arriali" non funziona, che vuol dire l'uovo, la gallina e anche il soldo dell'uovo, a qualcosa si deve rinunciare, l'ho detto in campidanese. Questo per quanto riguarda le persone, per quanto riguarda le merci quello che volevo dire è, ha iniziato l'onorevole Mundula dicendo: "Sì, tutto bello, digitale", però 1'80 per cento della nostra economia è agricoltura, è artigianato, ora forse non è più nemmeno così tanto. Il problema anche della nostra agricoltura non è che non riusciamo ad andare fuori, è anche che non riusciamo a consumare i nostri pomodori, la nostra lattuga e i nostri mandarini. Ieri non mi ricordo che cosa ho mangiato, ci sto pensando da prima, da appena lei l'ha detto, perché ho mangiato un prodotto alimentare fresco che arrivava dal Canada. Ho detto: "Ma c'è davvero bisogno che facciamo queste follie, anche i nostri ristoratori?". La nostra agricoltura

è povera, punto, forse sbagliata, sicuramente ha tratti persino medioevali. La Costituzione dice che esistono le bonifiche, possono essere obbligate, bonifica vuol dire non solo regimentare i fiumi, ma anche ricostituire i lotti fondiari in maniera economica, e noi abbiamo tutto questo mondo frazionato. Siamo sicuri che sia tutto per il trasporto l'arretratezza della nostra economia? No, tant'è che poi il latte alla fine trasformato in pecorino se ne va negli Stati Uniti. Ancora sui trasporti, noi pensiamo che un TIR che parte da Palermo o da Catania, li è pieno di agricoltura, o l'uva Italia di Bari per arrivare al mercato all'ingrosso di Milano faccia meno sacrifici di un camion, di un pullman o di un TIR che deve partire da Olbia? Forse arriva prima da Olbia o quasi, e certamente spende meno. Una volta le chiamavano le autostrade del mare, ce ne siamo dimenticati di questo slogan? Che serve a decongestionare, abbattere il CO2, abbattere i costi, viaggiare più sicuri. Il mare, come diceva un signore importante, il Mediterraneo soprattutto, è stato un formidabile sistema di trasporto più che una barriera. Ancora questo è un sogno, un po' la filosofia forse, dire che il mare è un sistema di trasporto, il mare unisce, non ci separa, ma è vero, certo va governato anche quello, vanno governate le regole con cui si naviga, va governata la continuità territoriale, vanno incentivati i miglioramenti

della flotta, arrivano flotte sempre più belle per portare i crocieristi e per chi deve viaggiare normalmente magari fanno ancora schifo, o per chi deve trasportare delle merci. Quindi una legge e affrontarla questa cosa del trasporto marittimo, ma forse con un cambio di paradigma. Il caseificio di Arborea, anche Cellino in parte, hanno persino collaborato, poco, ma esportano in Cina ed esportavano soprattutto in Cina perché trasportare un TIR da un container da Cagliari a Shanghai costa meno che portare un container da Cagliari a Milano. Quindi è diverso da quello che dicevi tu che tu, che hai: "200 dalle Seychelles e poi 50". In alcuni casi è esattamente il contrario, portare il camion da Arborea... sì, ho detto in alcuni casi... per cui il terminal container oggi è una tristezza, ma quattro anni fa, cinque anni fa, fintanto che funzionava era un formidabile strumento dell'infrastruttura di trasporto, e le nostre merci se volevano uscire dalla Sardegna, se le produciamo, erano dentro una formidabile rete di autostrade del mare che viaggiano a prezzi bassissimi, e infatti grazie a Dio ne arrivano di merci in Sardegna, arrivano persino le merci fresche, arriva persino la carne, massaggiata dal Giappone, perché ormai siamo pazzi, lo avete visto nei ristoranti sardi che vendono la carne massaggiata. Io mi rifiuto di mangiare cose di questo genere, scusate la sto buttando un po' sullo scherzo.

Per terminare volevo dirvi questa cosa, ancora i nostri agricoltori o i nostri artigiani, gli artigiani di oggi non sono neanche lontanamente artigiani di vent'anni fa, i meccanici di oggi le mani nel motore non le sanno più mettere, devono fare altre cose, mettono un aggeggio, quello gli dice tutto, poi devono cambiare un pezzo di elettronica, sono altri meccanici, sono altri elettrauto, devono fare cose molto diverse. L'agricoltura, stavo parlando l'altro giorno a Milano con un signore straniero che è un grande investitore e la nuova parola chiave dei prossimi anni sarà anche il food tech, le tecnologie legate al cibo e legate all'agricoltura. L'agricoltura che si salverà sarà quella che ha tecnologie dietro o no? Sul giornale di oggi c'è scritto che è impossibile trovare i biscotti alla nutella della Ferrero, può essere che dentro quel biscotto ci sia un pezzettino di noccioline sarde, visto che, come sapete, la Ferrero ha comprato moltissimo dei noccioleti della Sardegna e compra anche terre perché ha bisogno di produrre noccioleti. Ma quella roba lì è un prodotto di una tecnologia pazzesca, perché ci sono i robot che li devono mettere vicini, ma li devono incastrare con una precisione decimillimetrica perché altrimenti la Nutella esce, quel prodotto farebbe schifo, ci hanno lavorato anni, ci hanno investito, loro dicono, moltissimi milioni, 100 milioni per trasformare le nostre noccioline in un prodotto che si vende nel mondo, e naturalmente il valore è soprattutto lì piuttosto che nelle nostre noccioline. Noi, se vogliamo stare nell'industria del cibo che ha un enorme futuro, perché tutti vogliamo mangiare robe buone, sane, vogliamo sapere che cosa c'è dentro, ci fidiamo sempre meno di quello che c'è, se lo vogliamo fare dobbiamo essere capaci di riempirlo di tecnologie. I nostri formaggi si venderanno se avranno dell'innovazione tecnologica, se staranno più a lungo sullo scaffale, se non macchiano, se non sporcano, è tutto così, è tutto così. Ho raccontato un sogno romantico, però un sogno realizzabile che si basa su quello che abbiamo, che è l'unica cosa che nessuno ci può togliere, che è un po' di sale in zucca, che però deve essere istruito, deve essere formato, deve essere formato continuamente, e se non c'è questo al centro della politica sarda, chi verrà dopo anziché vivere dentro un sogno vivrà dentro un disastro, un incubo. Quindi suggerirei di concentrarci sulle assunzioni di responsabilità sui temi che sono importanti per oggi, senza dimenticarci purtroppo che quando ci danno le responsabilità non sempre le utilizziamo bene, perché per esempio noi la responsabilità maggiore, come lei sa, in Sardegna ce l'abbiamo sulla sanità, sulla sanità dobbiamo rispettare i livelli essenziali di assistenza, ma per il resto fate quello che volete. Mi sembra che non stiamo brillando

nell'utilizzare questa responsabilità, e quindi io spero che la utilizzeremo meglio in sanità, Presidente, e anche meglio in tutte le altre cose in futuro. Grazie.

PRESIDENTE. Io ringrazio molto Renato Soru, se tante volte ci servisse una conferma di quello che alcuni colleghi hanno detto sulla sua capacità di visione, credo che oggi ne abbiamo avuto ampiamente. Grazie, ci sentiamo presto.

AUDIZIONE CAPPELLACCI

PRESIDENTE. (...) il presidente Cappellacci è stato puntuale e quindi credo che non possiamo essere scortesi, né nei suoi confronti, né nei confronti dei colleghi che sono stati puntuali. Intanto ringrazio Ugo Cappellacci per la sua disponibilità, noi stiamo mandando avanti una fase di audizioni che ci serve a focalizzare meglio il problema da questo punto di vista, siamo consapevoli che la battaglia per l'insularità non è iniziata adesso, che ci sono iniziative che la Regione ha intrapreso già da anni e devo dire che tra le audizioni più interessanti che abbiamo fatto, ci sono state quelle degli ex presidenti della Regione, cioè di Francesco Pigliaru e di Renato Soru, quindi la scelta di audire gli ex presidenti della Regione è stata, secondo me, molto utile perché ci sta aiutando, ripeto a inquadrare bene il problema. Considerato che la mission di questa Commissione si orienta in due direzioni, una è quella di sostegno al mandato che ci ha dato il Consiglio regionale, il sostegno alla proposta di legge di modifica costituzionale per l'inserimento del principio di insularità in Costituzione, un obiettivo che sappiamo essere complesso, anche in considerazione del momento politico difficile, complicato, che si sta vivendo a livello nazionale, vale la pena di sottolineare che il presidente Cappellacci possiamo considerarlo presente nei due ruoli, di *ex* Presidente della Regione, ma anche di attuale deputato al Parlamento.

L'altro filone è quello europeo, perché sta emergendo in tutta chiarezza questo elemento, che cioè è necessario realizzare un fronte comune tra tutte le regioni insulari d'Europa, in generale tra le isole, ma i nostri interlocutori sono soprattutto le regioni insulari, quelle che anche dal punto di vista istituzionale si trovano sullo stesso piano della Sardegna, per affermare l'idea che l'insularità crea sempre problemi, poi si può graduare il grado di difficoltà, perché è chiaro che le nostre difficoltà non sono quelle delle regioni ultraperiferiche come le Azzorre, come le altre isole, che sono enumerate espressamente tra le regioni ultraperiferiche, ma è chiaro che, come ben sappiamo, per noi l'insularità è un dramma che stiamo vivendo direttamente, proprio in questi giorni di incertezza, circa la situazione delle rotte in continuità territoriale. Sto dicendo questo, Ugo, per fare una premessa, per dirti anche come stiamo lavorando in questi primi mesi, poi la settimana prossima noi ci tratteniamo un attimo perché io vorrei fare con i commissari una riunione, se è possibile martedì mattina, per fare il punto della situazione e per decidere poi il percorso successivo. Quindi fino adesso noi ci siamo mossi in questi binari e poi

valuteremo gli ulteriori sviluppi di questa nostra attività.

Ha domandato di parlare il deputato Ugo Cappellacci. Ne ha facoltà.

CAPPELLACCI UGO (FI). Grazie di questa opportunità, grazie del lavoro che state svolgendo, sicuramente molto, molto utile su un tema che credo che sia il tema dei temi, è cruciale rispetto a quello che è lo sviluppo dell'isola. Il termine insularità racchiude in sé e assorbe tutte le problematiche che l'isola vive in termini di ritardi di sviluppo e questo accade da 150 anni a questa parte, insomma, dai tempi dell'Unità nazionale, credo, e si sono succedute nel tempo battaglie, direi storiche, sulle varie componenti che sono assorbite da questo termine, da questo tema e che come sappiamo sono, purtroppo, ancora irrisolte. Molto positivo, a mio modo di vedere, è affrontare questo tema guardando da due differenti punti di vista, uno è quello nazionale, romano, quindi di casa nostra, l'altro è quello europeo, perché è verissimo, forse oggi più che mai, che molti dei condizionamenti derivano dall'appartenere a un contesto europeo nel quale da un lato, con tanto di documenti, regolamenti, trattati, si certifica la necessità di intervenire al fine di favorire la coesione anche territoriale, per quanto sui territori che soffrono debolezze e questi territori sono tipicamente quelli periferici, che hanno una bassa densità di

popolazione e con un sotto sviluppo dal punto di vista economico, la Sardegna li assorbe tutti, ahimè, li assorbe proprio grazie a questa condizione di insularità. Io per facilitare un po' il lavoro della Commissione, ho provveduto a redigere un documento scritto che vi consegno, così può essere utile sia come contributo sul tema, sia per tutti gli approfondimenti necessari e questo documento si articola proprio in questo modo, tiene conto dei due aspetti, Roma e Bruxelles, diciamo così, dà conto di quella che è stata l'attività svolta nel mio mandato, perché sono convocato come ex Presidente della Regione, quindi credo che sia utile e opportuno dar conto di quello che è stato e devo dire anche perché lo dico, consentitemelo, con una punta d'orgoglio, sul fronte europeo abbiamo in quel periodo, 2011-2014, svolto un'attività molto, molto intensa e che ha portato anche grandi risultati. Lo ricordo, la Regione Sardegna ha avuto la Presidenza della Commissione isole della Conferenza delle regioni periferiche marittime d'Europa e ha portato avanti battaglie straordinarie in quella sede, ha organizzato durante quel mandato la riunione di tutte le isole d'Europa a Cagliari con la sottoscrizione di un documento del quale ho riportato i tratti più importanti, i passi più importanti che si poneva come obiettivo, quello di intervenire su differenti fronti per facilitare il percorso delle isole, vi ricordo, e qua lo dico con una critica costruttiva rispetto al mio successore, che un conto è unire la Sardegna, la Corsica e la Sicilia, un conto è riunire tutte le isole d'Europa, stiamo parlando del 3 per cento della popolazione europea che è già pochissimo, perché comunque il 3 per cento è poco, ma anche Cuba ha 15 milioni di abitanti, quindi voglio dire, è un dato assai rilevante, e in quel contesto si sono portate avanti delle battaglie, tipo quella delle regioni in transizione e intermedie che ha consentito, per esempio, proprio alla Sardegna, andando avanti su una rivendicazione di una battaglia che ci vedeva fortemente svantaggiati, perché il Governo nazionale, allora guidato dal professor Monti era contrario al riconoscimento di questa condizione per una logica di tipo nazionale che vedeva altri territori, come dire, interessati a un esito differente, ha portato a conservare nelle nostre risorse ben 400 milioni di euro in quella programmazione, in quel sessennio, quindi, insomma, risultati direi assolutamente importanti. Ma non solo, abbiamo avuto la Vicepresidenza della Commissione intermediterranea, abbiamo avuto la Presidenza della Commissione energia, ambiente e cambiamento climatico al Comitato delle regioni, e in tutti quei consessi ci siamo sempre mossi cercando di portare avanti delle battaglie che pur coerenti con quello che era in qualche modo il

target e la mission di quelle Commissioni, però potessero dare uno sguardo particolare alla condizione di insularità e a tutti gli svantaggi che derivano da questa condizione. E ripeto, abbiamo portato a casa dei bei risultati che io ho provveduto a riportarvi in questo documento. Sempre in quel periodo ottenemmo diversi incontri molto utili con l'allora commissario per gli aiuti di Stato Almunia, col commissario per le politiche regionali Johannes Hahn, peraltro personaggi che vennero anche in quella veste nell'isola per confronti, incontri, quindi è stato un periodo assolutamente proficuo. Quindi io credo, intanto ho avuto notizia dalla stampa anche dell'esito della riunione immediatamente precedente a questa, quella con i miei colleghi parlamentari, e credo di poter dire che sottoscrivo al mille per cento l'idea che si debba, su questi argomenti, cercare di costituire un fronte unito che vada al di là degli schieramenti politici e ci possa consentire di avere una forza d'impatto, una massa critica superiore e migliore di quella che normalmente abbiamo, che come usiamo riconoscere, pochi e disuniti e se poi non riusciamo a metterci insieme neanche su queste battaglie non andiamo da nessuna parte.

L'alleanza, richiamo quello che stavo appena per dire, credo che sia importante e utile farla tra noi isolani sardi, ma anche con gli altri isolani, quindi ben

venga questa ipotesi che è stata fatta con la Sicilia, ma io dico ben venga anche riguardare a quel panorama europeo, alla Commissione isole, per esempio, della Conferenza delle regioni periferiche e marittime d'Europa, adesso non so da chi sia presieduta, però un suggerimento che mi sentirei di dare alla Commissione è di contattare l'attuale Presidenza di quella Commissione perché questo vuol dire fare una massa critica ancora più forte, ancora più importante e credo che questo possa essere molto utile. I temi che poi possono essere declinati sulla questione dell'insularità sono quelli di sempre, i classici, il primo che mi viene in mente è quello della continuità territoriale, se non altro per il fatto che siamo in un periodo molto delicato, abbiamo una continuità in scadenza, una continuità che ancora si basa su un progetto che è quello che fu varato dalla mia Giunta, e credo che questo non sia un fatto positivo, perché da un certo punto di vista bisognerebbe che il passare del tempo segnasse progressi e miglioramenti della condizione e invece siamo fermi a quel punto, e da quello che sento e da quello che vedo, c'è addirittura il rischio che con i tempi che viviamo e con questa contrapposizione attuale, con un'Europa spesso fatta di burocrati e dove c'è poca politica c'è il rischio addirittura di un ribasso anziché di un rialzo dell'asticella e degli obiettivi. L'altro giorno ho partecipato con i

due colleghi a una trasmissione televisiva, è stato molto interessante ascoltare un'intervista del Presidente dell'Assemblea corsa, dalla quale è emerso un dato che secondo me è la sintesi migliore di quella situazione difficile che viviamo, drammatico, cioè la Corsica riceve dallo Stato per la continuità territoriale, che è una formula completamente differente dalla nostra, però adesso non mi interessa entrare nel merito delle formule, però riceve dallo Stato 70 milioni di euro che significa, rapportato al numero di abitanti, l'equivalente di 280 milioni di euro, cioè un rapporto di 1 a 10 rispetto a quello che riceviamo noi. Credo che questo la dica tutta su quello che è il tema dei temi, cruciale per la Sardegna, per la sua condizione di insularità, una sostanziale disattenzione, che dura da lunghissimo tempo, dello Stato nazionale, del Governo, che richiede invece tutt'altro atteggiamento e tutt'altro ammontare di risorse rispetto a temi così strategici. Anche sulla continuità territoriale, sia su quella aerea che su quella marittima, mi sono permesso di riportare una serie di considerazioni. C'è un tema che mi sta molto a cuore, come molti di voi sapete, lo richiamo citando, l'ha fatto, sono tre righe e le leggo, Attilio Deffenu che all'inizio del Novecento diceva: "La Sardegna non invoca in quest'ora critica un'opera positiva dello Stato in suo favore, per quanto ne sarebbe in diritto, chiede

semplicemente che il suo sviluppo commerciale e industriale non sia oppresso e paralizzato da un sistema tributario che batte il record del fiscalismo in confronto in qualunque Paese del mondo." Siamo agli inizi del Novecento e sembra di essere ad oggi, allo Stato attuale. Da questa considerazione il passaggio successivo è quello della leva fiscale, in generale, che è un tema che a me sta molto caro e alla zona franca in particolare. Mi sta molto caro perché tutti i ritardi di sviluppo che poi si traducono in problemi di trasporti, poi problemi di infrastrutture, richiedono risorse, tempo, pazienza per essere sanati, la leva fiscale è un intervento che può intervenire con un effetto immediato, perché pareggia immediatamente quel divario che esiste tra i nostri territori, tra le nostre imprese e le imprese cugine o di altri territori, evidentemente, in modo molto semplice. Anche in questo caso mi sono permesso di richiamare quello che è stato fatto durante il mio mandato, dove grazie alla modifica degli articoli 10 e 12 dello Statuto sardo potemmo intervenire sulla leva fiscale riducendo di ben il 70 per cento l'IRAP e quindi con un effetto positivo diretto sul tessuto imprenditoriale sardo.

Non solo, noi tentammo una modifica anche dell'articolo 12 dello Statuto, proprio in quella logica di dare alla Sardegna uno *status* di zona franca e la stessa

proposta di legge nazionale prevedeva la modifica dell'articolo 9 dello Statuto per consentire alla Regione di accertare e riscuotere i tributi di cui all'articolo 8.

Credo che siano battaglie ancora attuali, sulle quali vale la pena di spendersi e di impegnarsi perché consentirebbero certamente di fare molti passi in avanti.

Sul fronte delle infrastrutture, altro tema, quindi passiamo, abbiamo detto, trasporti, entrate, leva fiscale e infrastrutture, è inutile che racconti a voi quella che è la situazione dell'isola, guardo con favore alla ripresa di un dialogo col Governo, ma non nascondo che non sono certamente personalmente soddisfatto, ritengo che una ipotesi di un primo versamento di 15 milioni sia probabilmente anche offensiva nella così bassa determinazione del *quantum*, quindi credo che si debba fare di più.

Ci sono, sul tema delle infrastrutture, alcune questioni, mi riferisco per esempio a quella che riguarda il porto di Cagliari che anche lì vedono alla base una battaglia storica, sappiamo tutti che c'è un blocco che deriva dal vincolo paesaggistico, oggi c'è una competenza che è una competenza di tipo ministeriale, credo che la Sardegna abbia diritto e rientri a pieno dentro quei temi più ampi che richiamano lo svantaggio derivante dall'insularità, che abbia diritto, come le spetterebbe, peraltro per legge e per Statuto, di essere padrona in casa propria e

quindi che la competenza sul paesaggio sia trasferita alla Regione. Questa è un'altra di quelle battaglie storiche che credo valga la pena di fare. Nella parte, faccio un richiamo brevissimo, relativa ai trasporti e alla continuità territoriale e marittima, ho fatto riferimento anche a questo aspetto, io ho presentato meno di un anno fa una proposta di legge nazionale che possa portare la competenza sull'intero processo per la convenzione in continuità territoriale marittima dal Ministero dei trasporti alla Regione Sardegna. Prima, addirittura, la Sardegna non aveva quasi diritto di parola, noi facemmo una battaglia in sede costituzionale che vincemmo e che ci consentì di far sì che oggi quel tavolo si deve chiudere con un'intesa con la Regione. Prima la Regione partecipava da spettatore passivo al tavolo, anche questa è una assurdità, grazie a quella battaglia...

PRESIDENTE. Il tavolo era soltanto Stato-Unione Europea?

CAPPELLACCI UGO (FI). Il tavolo era Stato-armatori-Unione europea, e la Sardegna partecipava come spettatore passivo. Oggi quel tavolo, grazie a una sentenza favorevole su un nostro ricorso fatto alla Corte costituzionale, si deve chiudere con un'intesa con la Regione Sardegna, quindi intesa con la Regione Sardegna, ma non basta, tant'è che la mia proposta di legge va nel senso di chiedere

proprio che la competenza sulla continuità territoriale marittima sia trasferita insieme alle risorse alla Regione Sardegna, sia la Regione che lo stabilisca. D'altra parte capite bene che decidere sulle tratte, che ci siano determinate tratte che vanno su Porto Torres, piuttosto che su Arbatax, piuttosto che su Cagliari, incide poi in termini di flussi generali anche su quelle che sono le infrastrutture per la mobilità terrestre, per esempio, e questo è un esempio banale di come una cosa dipenda dall'altra, non possono essere disgiunte l'una dall'altra, quindi quella competenza deve andare alla Regione Sardegna che deve essere padrona in casa propria e deve avere la possibilità di intervenire come si deve. In chiusura, richiamo la questione relativa alle entrate, ancora una volta, mi permetto di fare una riflessione, richiamo l'accordo del 2006 che io ho fortemente criticato, che ha portato la Regione Sardegna ad accollarsi i costi della sanità e del trasporto, cioè oltre la metà del bilancio regionale, e sappiamo che cosa significa questo, una popolazione che invecchia, che quindi ha sempre maggiori costi di sanità e sempre maggiore produzione di reddito, per pensare alla contropartita che c'era stata data sui decimi delle compartecipazioni tributarie. Quindi anche lì credo che si debba riscrivere, che si debba rifare un nuovo accordo sull'articolo 8, che si debba riscrivere l'articolo 8 perché lo stato attuale dell'arte non credo che consenta, soprattutto in prospettiva, di far ben vedere per quello che è il futuro della finanza regionale. Io con questa sintesi richiamo i punti principali del documento, mi fermerei qua per sentire se ci sono domande, richieste di approfondimento, e consegno il documento al presidente Cossa.

PRESIDENTE. Grazie presidente Cappellacci e grazie anche per la premura e per la sensibilità che ha avuto di preparare un documento scritto che sarà ovviamente distribuito ai colleghi e messo agli atti della Commissione e sarà sicuramente un contributo importante anche ai lavori della Commissione.

Ha domandato di parlare il consigliere Giuseppe Meloni. Ne ha facoltà.

MELONI GIUSEPPE (PD). Grazie al presidente Cappellacci per essere venuto e avere illustrato il suo punto di vista. Ha detto bene il presidente Cossa prima, essere stati Presidenti della Regione ha permesso, a chi ha avuto l'onore di ricoprire quell'incarico, di avere un punto di vista davvero privilegiato rispetto a un tema così importante, aver assunto delle competenze, delle conoscenze anche nel corso del mandato che sono utilissime per i lavori di questa Commissione, se non altro per come è nata, per lo spirito col quale è nata e sta continuando a operare questa Commissione. Lo stesso comitato che ha poi ispirato anche un po' questa

Commissione e che si sta occupando di raggiungere il traguardo, quando arriverà a poter modificare la Costituzione, è un comitato non strettamente politico, riconoscibile con una appartenenza politica, basti pensare che il presidente è, se non sbaglio, un Assessore dell'attuale Giunta regionale e il Vicepresidente è stato Assessore di una Giunta regionale di un altro colore politico, credo di non sbagliare, quindi Giunta Solinas e Giunta Soru, fa capire che stiamo andando probabilmente nella giusta direzione e sono stato firmatario, per esempio, della richiesta di istituzione di questa Commissione insieme ad altri colleghi, così come poi tutta l'Aula all'unanimità ha deciso di istituirla. Secondo me questo luogo diventa sempre di più un luogo un po' neutro, dove ci spogliamo tutti dell'appartenenza stretta a quella un po' di una campagna elettorale infinita che ci coinvolge un po' tutti, cerchiamo di sederci e di parlare anche d'altro. Siamo stati auditi il lunedì scorso, subito dopo quel confronto che abbiamo avuto e a cui faceva riferimento appunto il presidente Cappellacci, sono stati auditi i suoi colleghi deputati e io nel corso del mio intervento ho detto proprio questo, siamo reduci da un confronto che in certi momenti diventa anche scontro televisivo, abbiamo parlato tutti delle nostre posizioni, che ribadiremo sicuramente anche domani nel corso del Consiglio

regionale, come è giusto che sia, perché poi sono posizioni nelle quali rappresentiamo i nostri punti di vista e cerchiamo di dare un contributo, però in quel caso, nonostante mi era sembrato di capire che il conduttore televisivo avesse l'intenzione di farci prima o poi entrare nel merito sull'insularità, il dibattito continuo fra noi rispetto a chi doveva fare cosa, ha portato a non parlare di quello, è stato un po' emblematico rispetto a quello che succede. Quindi ben venga un momento di lavoro come quello che si svolge in questa Commissione perché potrà portare frutti importanti e io son convinto che con il tempo che non sarà probabilmente, come dice spesso il consigliere Agus, brevissimo, però qualcosa riusciremo ad ottenere. E allora chiedo questo al presidente Cappellacci, anche nella sua veste comunque di deputato e quindi che lavora ogni giorno a Roma su questo tema e che può darci un contributo in questo senso: "Questo parallelismo che si è creato, cioè da un lato intervenire presso lo Stato italiano, quindi il Parlamento, affinché ci possano essere modifiche importanti come quella che chiediamo in Costituzione e dall'altro lato intervenire, io direi con lo Stato italiano, presso il Parlamento europeo perché possano essere modificate tutte le norme che oggi impediscono alla Sardegna di poter vedere riconosciuto nei fatti, nella pratica, parliamo di continuità territoriale, ma sappiamo

che l'argomento è estendibile a tante altre cose, ecco, riconoscibile lo status, la condizione, che non è necessariamente, come diceva giustamente il collega Peru l'altro giorno uno svantaggio, il fatto dell'insularità, ma perché diventi anche un'opportunità e comunque venga riconosciuta perché lo possa diventare questa condizione, ecco, cosa possiamo fare concretamente, qual è il percorso che noi possiamo intraprendere affinché non solo si arrivi, e lì è molto vita parlamentare, si arrivi a scriverlo nero su bianco in Costituzione, che va benissimo e deve essere fatto, ma anche poi parallelamente o subito prima o subito dopo si possa incidere davvero?" Anche perché altrimenti il rischio è che ci si trovi, lo dico in gergo, ci si trovi sempre con questo cerino in mano che ci distribuiamo fra noi a seconda del momento politico nel quale abbiamo il Presidente del Parlamento europeo vicino a noi piuttosto che il commissario europeo piuttosto che il Governo che in quel momento è gialloverde piuttosto che giallorosso, io credo che così non se ne esca più sinceramente, ve lo dico in modo convinto.

Invece cercare di capire tutti assieme, e io credo che lei da *ex* Presidente, da ex consigliere regionale o meglio in questa audizione, *ex* Presidente, *ex* consigliere regionale e oggi deputato, possa avere una visione che ci consenta di capire tutti

assieme quale possa essere la strada per farlo. Lo dico perché, per dire solo un episodio, quando sulla continuità territoriale ci fu un dibattito, lo ricorderai perché eri consigliere regionale, sul nuovo bando di continuità che l'assessore Deiana stava predisponendo, ci fu un dibattito anche all'interno del mio schieramento sulla tariffa unica, non tariffa unica, io fui tra quelli che sollecitai l'assessore Deiana affinché andasse avanti, quindi scontrandosi di fatto con l'Europa per la tariffa unica, forse perché provengo da una zona di questa Regione dove abbiamo una grande attenzione, ovviamente, per i residenti, ma anche per i nativi in Sardegna piuttosto che per quelli che vogliono trascorrere le loro vacanze o solo venire in Sardegna per visitarla quando vorrebbero. Ecco, in quel caso sostenni la posizione dell'assessore Deiana, sappiamo tutti come è andata, nel senso che l'Europa di fatto ha cassato quella proposta di continuità territoriale, l'Europa poi ha scritto nero su bianco, ho visto i documenti, cosa avrebbe dovuto fare la Regione Sardegna. La Regione Sardegna poi può essere più o meno d'accordo, l'ha fatto o non l'ha fatto, io ero fra quelli che pensava che si potesse anche andare da subito alla guerra con l'Europa, nel senso che probabilmente avremmo potuto forzare la mano, però diciamocelo francamente, eravamo in un momento anche di pre-campagna elettorale o forse già campagna elettorale, probabilmente una lotta unitaria non l'avremmo fatta, diciamocelo perché ce le dobbiamo dire le cose, interno probabilmente non l'avremmo fatta. E comunque si è scelto, secondo me non si è sbagliato, si è scelto di calibrare il bando, non dico piegandosi all'Europa, però tenendo conto di quelli che erano i rilievi dell'Europa fino a quando non faremo quello che dovremmo fare, cioè pretendere le modifiche delle norme europee.

Nonostante questo l'Europa ha continuato, il 26 marzo ci scrive, e continua, come si possa trattare di un'asticella che si solleva sempre per fare in modo che la Sardegna, nel caso specifico, non riesca mai a saltare questo ostacolo. Ecco e poi lì è andata com'è andata, ne parleremo anche domani, c'è chi come me pensa che a quel punto avremmo dovuto davvero farla questa battaglia e chi invece pensava che dovessimo fare qualcosa di più ambizioso, però oggi siamo impantanati. Ecco, proprio per via di questo atteggiamento dei burocrati europei, dove spesso la politica, una volta guidata dal centrodestra europeo, un'altra volta dal centrosinistra europeo, un'altra volta dal centro, perché sappiamo che i meccanismi non sono esattamente gli stessi, al di là di questo, come si può fare? Secondo lei quale potrebbe essere la via per evitare che possano prevalere i burocrati e invece possa esserci un'azione politica incisiva da parte della Sardegna, dell'Italia, senza per forza negare l'appartenenza all'Europa e gridare all'Europa, mi verrebbe da dire l'Europa ladrona, ma ci siamo capiti in quale senso lo voglio dire, l'Europa cattiva rispetto alla quale dobbiamo combattere a prescindere, ecco questa è la mia domanda, spero si sia capita, sennò la preciso.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare il consigliere Roberto Li Gioi. Ne ha facoltà.

LI GIOI ROBERTO (M5S). Innanzitutto ho apprezzato tantissimo questo documento, perché questo dimostra l'importanza che giustamente il presidente Cappellacci ha dato a questo nostro invito e l'importanza del contributo che lui ha voluto dare. Avere la possibilità di interloquire con *ex* Presidenti di Regione ci permette di interloquire con soggetti di alto livello, ciascuno dei quali ha un diverso punto di vista, una diversa personalità, ha un diverso modo di approcciare le cose.

Oggi ne ho avuto proprio la conferma, perché noi abbiamo audito prima il presidente Pigliaru, il professor Pigliaru, lo dico nel senso per ricordarci il messaggio che ci ha dato, poi abbiamo audito Renato Soru, con la sua personalità fra le righe e oggi abbiamo audito Ugo Cappellacci che, a mio parere, ha portato in questa

Commissione un aspetto molto pragmatico, perché io chiaramente, essendo alla mia prima esperienza politica, non potevo avere la possibilità di seguire tutto quello che lui ci ha detto, che è riuscito a fare durante il suo mandato, ad esempio l'idea che ci ha dato di interloquire con la Commissione isole che è una cosa di cui non avevamo ancora parlato, tutti gli spunti prospettici che ci ha dato, in un'ottica molta concreta, io ho visto molta concretezza in questo suo intervento, che era qualcosa che a mio parere, dal punto di vista delle audizioni degli ex presidenti forse mancava, ed è, perché poi l'aspetto e la concretezza penso sia fondamentale affinché noi riusciamo in questa legislatura o comunque riusciamo a mettere le basi perché in una successiva legislatura si possa arrivare al nostro obiettivo. Io ritengo che l'aspetto della concretezza sia fondamentale, perché come ho avuto modo di sottolineare anche durante l'audizione dei deputati di lunedì scorso, molto spesso il concetto dell'insularità e anche il lavoro che stiamo facendo qua, la battaglia generale che da sempre la nostra isola sta facendo, viene recepita dai media in maniera sfumata molto spesso, sembra un qualcosa di etereo che è lì e a cui è difficile dare un contenuto.

Che contenuto ha questa insularità? "L'insularità è una cosa lontana, però pensiamo alla continuità territoriale". No. Però poi, come ho detto lunedì, se noi

capissimo e facessimo capire alla gente che l'ottenimento, quello per cui stiamo lavorando anche oggi, è la panacea di tutti i mali, perché poi da lì si risolverebbero via via tutti i problemi che atavicamente praticamente condizionano la nostra vita, hanno condizionato la nostra vita, dei nostri avi e poi purtroppo condizioneranno anche quella dei nostri eredi, questi aspetti di concretezza e di pragmatismo che poi sono contenuti in questo prezioso documento che noi dovremo sicuramente analizzare approfonditamente per poi, Michele, magari da martedì, come tu hai detto, impostare anche sulla base di questo il nostro lavoro successivo. Concludo dicendo che ritengo veramente molto importante questo incontro, non me l'aspettavo, non nel senso che stessi sottovalutando il presidente Cappellacci, ma non pensavo che lui avesse questo pragmatismo che ha dimostrato, anche perché poi la sua Presidenza, io ero molto lontano dalla vita politica, leggevo i giornali e ascolto la televisione come tutti, e quindi penso che sia molto preziosa, come quella degli altri, questa sua partecipazione. E mi collego a quello che ha detto Giuseppe Meloni, che il fatto che lui sia ex Presidente della Regione, ma attualmente è deputato, che gli altri due ex Presidenti non sono, possa essere fondamentale per avere un trait d'union e per far sì che con la sua esperienza, però all'interno del Parlamento, al di là delle magliette,

perché penso che siamo tutti d'accordo che questa sia una battaglia dove le magliette non hanno nessun senso, ci possa dare un prezioso contributo, questa è anche un'assunzione di responsabilità che sto facendo al presidente Cappellacci, che però sono sicuro che viene messa in buone mani e poi ritengo che lui possa essere molto utile in questa nostra battaglia.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare il consigliere Antonello Peru. Ne ha facoltà.

PERU ANTONELLO (UDC-Cambiamo). E' da un po' di tempo che già, sia in Commissione, sia fuori dalla Commissione, dai comitati per la condizione di insularità che si sta approfondendo, si discute di questa materia, di questi temi che sono, più se ne discute, più sono sentiti e più si toccano le coscienze dei sardi soprattutto. Quindi alla domanda molto chiara del collega Giuseppe Meloni: "Qual è la procedura, che cosa dovremmo fare?" Noi stiamo facendo tutto ciò che è necessario fare, la Commissione ha dettagliato in maniera molto puntuale quelli che sono i temi che il presidente Cappellacci prima ha richiamato, cioè i temi della condizione di insularità ci ritardano lo sviluppo. Il ritardo dello sviluppo legato a quegli elementi che noi tutti conosciamo, *in primis* i trasporti, quindi la limitazione

della mobilità dei sardi, l'isolamento dei sardi, quindi questo significa un ritardo economico da parte delle imprese sarde, un limite sull'energia che noi viviamo quotidianamente e che parliamo di metano solo perché qualcuno oggi obbliga, perché nel 2025 viene eliminato il carbone, nel 2050 il carbone fossile, per questo si parla di metano in Sardegna, nel momento in cui forse è già obsoleto il metano.

Gli elementi di fondo che sono tutte le infrastrutture che richiamava prima il Presidente, tutte le reti infrastrutturali sarde, dalla ferrovia alle reti interne che i nostri concittadini delle altre regioni italiane hanno da molto tempo, quindi è questo che noi chiediamo, il fatto che non abbiamo parità di sviluppo all'interno di una Italia dove la Sardegna è parte integrante. Queste sono le situazioni che noi dovremmo far capire sia a chi governa il Parlamento italiano quindi, ma soprattutto l'abbiamo detto, è diventato veramente un monologo, che la battaglia è tutta europea, ma lo Stato membro dovrebbe far capire.

Quindi quando il collega Meloni dice: "Quale?", è necessaria, come abbiamo detto nel precedente incontro, coscienza, dovremmo far capire a chiunque il nostro disagio, non possiamo non partire dagli stessi blocchi di partenza degli altri, ma poi declinarlo, dargli gambe attraverso le regole, attraverso le norme che purtroppo non

siamo noi ma è lo Stato membro e l'Europa. Allora io, in tutte le circostanze, le occasioni, cito sempre la "174", la "349" del Trattato e la "107" che blocca quegli aiuti di Stato. Proprio in questi giorni noi parliamo dell'elemento più importante del limite della condizione di insularità, quindi dei trasporti, perché senza i trasporti la Sardegna è limitata, senza i trasporti i Sardi sono veramente prigionieri in questa terra. Io dico che la condizione di insularità è un'opportunità, non è un limite, è qualcuno che lo fa diventare un limite, quindi quei tre, purtroppo lo Stato membro, quando si è seduto a discutere per quanto riguarda le proprie condizioni interne, la Spagna, il Portogallo e la Francia, ha difeso le sue regioni. Infatti nel "349" sono citate sulla ultra insularità e sul non limite sulle deroghe per quanto riguarda gli aiuti di Stato di quelle regioni. Allora, che cosa è necessario fare? Noi siamo stati inseriti nel "174", sulle regioni insulari, ma è tutto lì il problema, non basta l'insularità, perché quando noi parliamo di trasporti, i regolamenti che declinano il "174" quindi il "1008" del 2008 che noi abbiamo sviscerato in Commissione trasporti tante volte, che cosa succede, che quando si applicano i regolamenti a quel trattato, e lo stiamo vivendo in questi giorni sulla continuità territoriale, la Sardegna ha solo ed esclusivamente il vantaggio dell'applicazione della continuità territoriale solo nei sistemi minimali. Questa è la situazione. Cioè, tu devi assolutamente avere la condizione minimale, e lo stiamo vivendo, domani ne discuteremo in Consiglio regionale, su quelli che sono i decreti del Ministero e della Commissione europea che limita questo perché ti dice: "Anche se tu hai risorse, non ti posso assolutamente consentire questo, perché il "107" sugli aiuti di Stato ti blocca." E che cosa è necessario fare a questo punto? I parlamentari sardi e non sardi devono far capire e devono risedersi per rivedere quello che potrebbe essere il punto di caduta tra il "174" e il "349", noi non pretendiamo di essere ultra insulari perché non lo siamo, ma abbiamo delle condizioni attraverso quegli elementi, e allora norme d'attuazione che possano veramente derogare agli aiuti di Stato all'interno di questo limite di cui noi siamo quotidianamente investiti. Cioè, lo Stato membro, l'Italia, il Governo italiano attraverso la pressione, attraverso le coscienze che noi a questo punto dovremmo far capire, dovrebbe modificare questo, senza la modifica dei regolamenti del 2008, per esempio, noi non potremo mai ottenere la tariffa unica, non potremo mai ottenere tratte e frequenze che vogliamo sulla continuità territoriale, anche se le risorse vengono messe sul tavolo dal bilancio della Regione Sardegna. E' tutto qua, se la Regione Sardegna domani dovesse far viaggiare i sardi a 5 euro e fargli fare venti tratte sulla Olbia-Alghero e Olbia-Milano sugli hub, c'è qualcuno che dice che non lo puoi fare perché scatta il processo di infrazione attraverso gli aiuti di Stato. Quindi è tutto qua, noi non chiediamo allo Stato centrale di darci risorse per risolvere il problema, sì, darci risorse per qualche elemento infrastrutturale, ma sui trasporti che sono una condizione di insularità importante, noi dovremmo far cambiare le regole. Chi le fa cambiare le regole? I nostri parlamentari devono far capire a qualcuno che la Sardegna esiste, devono far capire che la Sardegna, come diceva prima il presidente Cappellacci, ha dei ritardi sullo sviluppo per effetto di questi elementi, quindi questi elementi devono essere modificati attraverso norme e noi attraverso quello che noi quotidianamente stiamo facendo, questo alimentare, e nella precedente Commissione abbiamo eliminato la parola trasversalità perché non è una trasversalità, ma è veramente una forza che dobbiamo tutti quanti vestirci, come lo stiamo facendo, dalle istituzioni all'ultimo dei cittadini sardi, dovremmo far capire al Governo italiano che la Sardegna è dentro un sistema integrante Italia e che questi ritardi non ce li devono assolutamente più limitare.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare il consigliere Roberto Caredda. Ne ha facoltà.

CAREDDA ROBERTO (MISTO). Diciamo che questo tema non è facile. Bene ha detto, tema dei temi, quindi noi che stiamo affrontando questi lavori in questa Commissione dobbiamo prendere spunti da chi ha governato la Regione, quindi mi affido un po' al presidente Cappellacci che con l'esperienza da Presidente della Regione, oggi parlamentare, quindi dare continuità alle problematiche della nostra isola. Perché dico quello? Perché nell'incontro dove c'erano tutti i colleghi deputati, spesso si parla, però poi alla fine noi parliamo della Sardegna, ma a livello parlamentare poi tra loro non parlano la stessa lingua. Mi spiego meglio, quando devono portare il risultato della Sardegna sono sempre un po' disonesti, perché si parlava di portare il tema alle scuole, però non è... perché poi quando vai a parlare con i cittadini, con la gente, dicono: "Ma cosa hanno fatto i Governi di destra, cosa hanno fatto i Governi di sinistra, cosa ha fatto il Governatore della Sardegna di centrodestra e di centrosinistra?" Quindi cosa voglio dire? Confidiamo, conoscendola, con la sua esperienza, di far sì che si riesca a portare qualche risultato su tanti temi che sono così importanti per la Sardegna, sia il principio di insularità in Costituzione, ma tanti altri temi, dei trasporti, e quindi confidiamo in te. Poi complementi, leggevo alcuni spunti di questa relazione che ci hai dato, me la leggerò attentamente in modo che anche noi di questa Commissione possiamo dare qualche spunto in più per far sì che possiamo migliorare.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare il consigliere Antonello Peru. Ne ha facoltà.

PERU ANTONELLO (UDC-Cambiamo). Mi sono dimenticato, perché il presidente Cappellacci ha citato la competenza sulla continuità territoriale marittima, magari noi potessimo avere competenza, io ho letto da pochissimo una risposta del Ministro dei trasporti a un'interrogazione dei parlamentari sardi e non sardi. La continuità territoriale marittima, purtroppo dico, investe non solo la Sardegna, la Sicilia e le isole minori italiane, quindi sarà difficile che noi potremmo avere o quota parte di quello, anche se la Sardegna ha oltre il 60 per cento di quella continuità territoriale, ma non investe solo la Sardegna, ha competenze il Ministero, lo Stato, per effetto che non è solo continuità marittima sarda, è continuità marittima italiana. Noi comunque su quella che è stata la pressione, quando il presidente Cappellacci aveva il ruolo da Presidente della Sardegna e successivamente sicuramente ci dovremmo sedere nel tavolo per discutere quando si farà, spero al più presto possibile perché a luglio scade la gara, c'è possibilità che la Sardegna si sieda, non abbia competenza sulle risorse, ma possa dire la sua nel momento in cui si declineranno, nel momento in cui si discuterà di quello che potrebbero essere tariffe, tratte e frequenze. Spero che questo avvenga, non potremmo avere l'autonomia su una continuità territoriale dove la Sardegna spenderà le proprie risorse, faccio l'esempio della continuità territoriale aerea dove noi abbiamo la competenza primaria perché le risorse vengono messe in campo dal bilancio della Regione Sardegna, ma anche lì tutti sapete che è necessario il nulla osta del Ministero e l'ok della Commissione europea. Quindi penso che si faccia un passo avanti sul fatto che la Sardegna si possa sedere in quel tavolo, questo sì, ma non abbia l'autonomia.

Sulle leve fiscali che il presidente Cappellacci prima ha citato non abbiamo la competenza primaria, purtroppo anche lì è un tema importantissimo che noi potremmo solo dirimere attraverso quelle che sono le competenze fiscali della Sardegna, l'IRAP è una di quelle, dove nella precedente, dove il presidente Cappellacci ha guidato la Sardegna, lì si è potuto decidere e si è effettivamente eliminata quella che era una imposta tutta sarda. Su quelle nazionali, sui millesimali, noi abbiamo i nove decimi, i sette decimi, i cinque decimi accise IVA e IRPEF che, diciamocelo qui, è una delle percentuali sulle entrate maggiori delle regioni e su

questo dovremmo avere più accortezza su quella che è la crescita del gettito all'interno del PIL della Sardegna. Comunque è un tema molto importante e spero che si possa approfondire, volevo fare solo questo appunto.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare il consigliere Angelo Cocciu. Ne ha facoltà.

COCCIU ANGELO (FI). (Audio mancante)

PRESIDENTE. Io avevo in programma di sentire anche l'onorevole Cicu, ma stavo aspettando che si chiudesse questa fase perché adesso vorrei proporvi di chiamare gli europarlamentari in carica, Soru l'abbiamo già sentito, ma anche l'onorevole Cicu, come sappiamo, proprio sul fronte dell'insularità ha fatto un lavoro molto importante arrivando addirittura a ottenere l'approvazione di una risoluzione proprio sul punto specifico.

Ha domandato di parlare il consigliere Giovanni Antonio Satta.

SATTA GIOVANNI ANTONIO (Riformatori Sardi). Grazie all'onorevole Cappellacci per la presenza. Poco da aggiungere su quello che è stato detto, in particolare è stato specificato bene il rapporto Stato-Comunità europea-Sardegna dal collega Antonello Peru. Volevo fare eventualmente un paio di domande relative

all'esperienza che il presidente Cappellacci ha avuto nei suoi cinque anni di Presidenza. Noi abbiamo avuto una sentenza, che è la "230" del 2013, grazie anche a un ricorso che venne presentato appunto dalla Regione da lui presieduta, che in sostanza avrebbe dovuto modificare i rapporti all'interno di quella che era la continuità territoriale marittima degli ultimi otto anni, ma poi di fatto non ha sortito nessun effetto, perché lo Stato, imperterrito, ha continuato a mantenere in essere quella continuità territoriale garantita, tra virgolette, dal gruppo Tirrenia-Moby e quindi mi chiedo, se non ha sortito effetti una sentenza costituzionale nel 2013, in questo momento riusciremo a fare in modo che, come ha detto Antonello Peru, noi ci possiamo sedere in base a quella sentenza, in rispetto dell'articolo 53 dello Statuto, al tavolo che prenderà le decisioni, ovviamente per quelle che saranno le tratte da finanziare, in quale maniera finanziarle e soprattutto dovremmo chiedere anche di avere un potere di controllo. Mi sembra assurdo che io oggi, quando ho fatto una mozione recentemente riguardante la continuità

(Audio mancante)

SATTA GIOVANNI (PSd'AZ). ...mentre lo scrivevo mi sono sentito anche un pochino fesso perché mi son detto: "Se il 18 luglio scade la continuità territoriale

marittima, dal giorno dopo non abbiamo la continuità territoriale marittima, quindi capelli dritti, disastro più totale, ma poi vado a verificare, lo scorso anno un biglietto praticato alle compagnie che avevano il finanziamento e sovvenzionamento pubblico, era più alto di quelle compagnie che invece non ce l'avevano, faccio l'esempio, Grimaldi o Sardinia Ferries costava un 10-20 per cento in meno di quello che era il servizio fornito dalla compagnia Moby Tirrenia, proprio perché la Regione Sardegna non ha nessun potere di controllo in base a quella convenzione, questo noi dobbiamo evitarlo sicuramente. Quindi questo è fondamentale, poi per quanto riguarda anche il discorso della continuità territoriale aerea, anche lì spesso mi sento un fesso, faccio un esempio pratico. Il 3 dicembre sono andato a Torino e non ho prenotato un secolo prima, il venerdì ho fatto una prenotazione con un volo per andare a Torino, son partito il martedì mattina e sono tornato il giovedì sera e ho speso 44 euro in tutto.

Mi sento un fesso, perché poi se vado con la continuità territoriale... è tutto un discorso, non è che lo sto dicendo a caso, è perché voglio arrivare da qualche parte. Io credo che anche le compagnie, sia quelle marittime che quelle aeree, abbiano bisogno di... un altro esempio ce l'abbiamo a Cagliari, a Cagliari abbiamo

due voli, quello della mattina e quello della sera che sono convenzionati dalla continuità territoriale, poi ne abbiamo altri tre durante le ore intermedie che non sono sovvenzionati dalla continuità territoriale ma praticano gli stessi prezzi. Perché?

Perché c'è l'utenza, quindi vuol dire che quando c'è l'utenza quei prezzi possono essere praticati anche se manca il finanziamento pubblico. Quindi probabilmente dovremmo fare qualcosa di più dal punto di vista del turismo per fare in modo che ci siano più presenze anche durante il periodo di spalla, quindi quello invernale, ovviamente questo porterebbe ad avere automaticamente una concorrenza tra le compagnie e anche un calo dei prezzi come avviene un po' alle Baleari che fanno 60 milioni di turisti, ovviamente con 35 milioni di turisti che arrivano per via aerea, le compagnie si fanno la concorrenza per fare i prezzi bassi, al di là della continuità territoriale. Le altre due domande sono queste: una riguarda il fatto della continuità territoriale marittima, se fosse possibile applicarla, magari chiedere di applicarla non come è stato fatto in questo caso, quindi una compagnia che vince la gara, ma fare un po' come avviene in Francia per la Corsica, dove viene operato una sorta di rimborso a biglietto, quindi anche questo favorirebbe, secondo me, la concorrenza delle compagnie. Perché abbiamo visto anche su Olbia, lasciamo

perdere il discorso Alitalia che è un po' disastrata come compagnia, però abbiamo visto che nel momento in cui si è richiesta la proroga, si è avuta la proroga anche senza gli oneri di Stato, le due compagnie poi hanno fatto la gara per avere quella continuità soprattutto nel periodo estivo, quindi la concorrenza molte volte stimola, probabilmente potrebbe essere anche una soluzione. Ultima domanda, questa è una cosa alla quale tengo tantissimo, siamo tornati, dopo aver appena appena accennato, e questo ci ha sempre caratterizzato sul tema continuità territoriale, non siamo stati mai in grado di battere forte i pugni, di fare azioni clamorose, perché secondo me bisognerebbe arrivare anche a fare azioni clamorose, ovviamente non fare la rivoluzione armata, però andare pesantemente a rivendicare le nostre ragioni anche a Roma, piuttosto che nei nostri porti, chiedendo anche ai cittadini per qualche periodo di bloccare anche il traffico merci da e per la Sardegna. Abbiamo subito un aumento incondizionato dei prezzi a partire dal primo di gennaio, dal 25 a quasi il 30 per cento in base all'applicazione di una direttiva, la numero 803 del 2016, nessuno se ne è preoccupato, la politica tutta, compresi noi, ha taciuto pur essendo una cosa, ripeto, di quasi quattro anni fa, lo Stato italiano avrebbe dovuto mettere in campo tutta una serie di misure che avrebbero dovuto portarci al 31 dicembre del 2019 ad avere

quantomeno tamponato questa emergenza di aumento prezzi, lo Stato italiano non ha fatto niente, non ha, come prevedeva la stessa direttiva, dotato i nostri porti, perché fino a prova contraria l'Autorità portuale dipende dallo Stato, non li ha dotati di connessione di energia elettrica, per cui molte navi, salvo la Grimaldi che ha una dotazione di ricarica di batterie elettriche, per cui quando viaggia carica queste pile e poi quando sono in porto i motori rimangono spenti, quindi si autoalimentano con queste batterie, però non c'è la connessione elettrica, per cui i motori della Moby, della Sardinia Ferries, della Tirrenia rimangono in moto e quindi inquinano ugualmente e immettono nell'atmosfera lo zolfo che dovrebbe essere limitato a determinati parametri, quindi sarebbe stato zero se ci fosse stata la connessione elettrica. Non ha fatto in modo che ci fossero degli incentivi previsti sempre dalla stessa direttiva per favorire che nelle navi fossero applicati dei sistemi di anti inquinamento, una specie di catalizzatori, ho partecipato l'altro giorno alla riunione dell'Assessorato, ci hanno risposto: "Ma sai, ci vogliono 8 milioni per ogni nave", chiaramente sono costi, però la Comunità europea ha detto allo Stato membro che avrebbe potuto favorire anche con incentivi l'imposizione di queste misure di sicurezza per quanto riguarda l'inquinamento. L'altra domanda, quella più

importante è questa, visto che siede in Parlamento. L'articolo 11 della stessa direttiva dice che gli Stati membri per evitare questo lievitare dei prezzi così fortemente, che potrebbe condizionare i mercati, possono intervenire con un finanziamento pubblico, lo prevede proprio l'articolo 11, che non venga considerato come aiuto di Stato, quindi siamo nell'ambito di quella contrapposizione di cui parlava Antonello, quell'equilibrio giusto tra la "174" e la "349", quindi possiamo in questo caso, dobbiamo secondo me, l'unica soluzione che abbiamo è quella di chiedere allo Stato italiano, e immediatamente, perché gennaio è già passato, adesso arrivano febbraio e marzo, alcune aziende hanno diminuito anche del 30-40 per cento il loro lavoro proprio perché sono mancate le commesse. Vi faccio un esempio, un camion di erba medica, perché noi importiamo anche l'erba medica da Reggio Emilia piuttosto che dalla Spagna, viene a costare 250-300 euro in più a carico, quindi chi lo paga, sempre l'allevatore che sta cercando di farne a meno perché non ce la fa, sapete anche la situazione che c'è in campagna. Quindi, domanda: "Riusciamo in breve termine, ovviamente bisogna coinvolgere anche l'Assessore, a chiedere che lo Stato italiano intervenga con una misura oppure in alternativa, perché questo dobbiamo farlo, siccome siamo anche nei tempi della elaborazione della Finanziaria, chiedere se possiamo intervenire noi con una misura finanziaria per bloccare questa cosa qua e in più dobbiamo chiedere anche che siccome la continuità territoriale, perché anche questa è una cosa importante, la continuità territoriale scade il diciotto luglio del 2020, dovremmo rifare una gara, che sia questa una gara, come detto prima, per il vettore, oppure che venga fatta attraverso un rimborso sui biglietti, come quella francese, da valutare, speriamo che ci stiano lavorando perché tutte queste cose purtroppo deve farle lo Stato, come ha detto Antonello, non siamo noi, non siamo competenti, noi dobbiamo soltanto sollecitare sempre che ci ricevano, perché questa è la situazione. Chiedere appunto che possa partecipare chi veramente ha dei sistemi antinquinamento che sono previsti dalla legge, come ci sono nel Nord Europa, perché nel Nord Europa, a differenza nostra, hanno già le navi con le motorizzazioni che vanno a GNL. Altro problema, noi, se ci fossero domani le navi con il GNL, che non le hanno, tranne, forse ha fatto delle commesse, una l'ha commissionata la Tirrenia di nave con genere motorizzazione GNL, altre quattro o cinque le ha prese Grandi Navi Veloci, però quelle fanno più che altro crociera, non abbiamo neanche gli impianti per rifornire, quindi paradossalmente, se anche ci fossero, dovrebbero andare a Barcellona piuttosto che a Tunisi a rifornirsi, quindi penso che anche su

quello dovremmo fare una corsa impressionante. Quindi, ripeto, prima di tutto consentirci di intervenire per un paio d'anni, credo, perché questi sono i tempi richiesti per poter, secondo me, avere la trasformazione delle motorizzazioni, con finanziamenti o dello Stato oppure nostri regionali, dove noi dovremmo sicuramente fare in modo che ci siano.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare il consigliere Giuseppe Meloni. Ne ha facoltà.

MELONI GIUSEPPE (PD). Il dibattito stimola, ho dimenticato una cosa da dire prima. Anche su quanto ha detto il Presidente, soprattutto su quanto ha detto il Presidente rispetto alla continuità marittima, la posizione è di, giustamente, chiedere che la Sardegna non solo sia protagonista nella predisposizione del bando, ma addirittura abbia la competenza, almeno come per la continuità aerea, seppur poi con i decreti del Ministro, eccetera. Però l'ha detto anche chi mi ha preceduto, il collega Peru, con la specifica che ovviamente l'accordo deve essere che lo Stato deve mantenere le spese, i costi, perché stiamo parlando di 72 milioni, però al di là di questo, credo che una procedura che ci possa portare a questo risultato, accelerata, fra virgolette, potrebbe essere quella prevista con il lavoro della Commissione

paritetica Stato-Regione per l'attuazione dello Statuto che porterebbe dritti dritti a un decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri. Questa Commissione, insediatasi il 24 gennaio 2019, è rimasta bloccata sostanzialmente per la lotta su chi doveva essere il presidente, probabilmente questo è un chiaro caso di quando poi la politica non fa quello che deve fare e ha gli strumenti, avrebbe gli strumenti per veramente una corsia accelerata che ci avrebbe portato ad avere un risultato. Un'altra cosa, il collega Satta adesso è presente, quindi io volevo solo fare un passaggio veloce su questo, è vero che sulla continuità aerea c'è la possibilità di pagare e in altre regioni d'Europa si utilizza questo sistema, di pagare come Corsica e Baleari, sono due situazioni diverse completamente, la Corsica con le Baleari. Nelle Baleari ci sono 30 milioni di turisti eccetera, c'è un sistema Baleari che funziona molto meglio del sistema Sardegna, turistico intendo, e poi lì appunto non c'è la tariffa unica, non dimentichiamolo, io sono fra quelli che ritiene che il libero mercato da solo non vada bene se non c'è la continuità territoriale, perché altrimenti il rischio sarebbe alto.

Non dimentichiamo che nel caso specifico, per esempio per la Corsica, si paga solo il residente non anche i non residenti, stiamo parlando di 200 milioni che la Spagna spende per le Baleari e di 70 milioni che spende per la Corsica, fatte le

dovute proporzioni col numero di abitanti, una proporzione l'ha fatta il presidente Cappellacci l'altro giorno nel corso della trasmissione, e capite quanto costa una roba del genere solo per i residenti. Chiudo dicendo che probabilmente nell'errore globale che è stato fatto, quando stavamo chiudendo l'accordo, che io condivido a metà, fra il governo del colore politico che peraltro sostengo e la Regione Sardegna sulle entrate, probabilmente avremmo dovuto sapere che dentro avremmo potuto prevedere anche la compensazione per questo rincaro che c'è stato. La notizia è scoppiata un mese dopo ma si sapeva benissimo.

PRESIDENTE. Si sapeva anche per la sanità. Io ringrazio tutti i colleghi che sono intervenuti, devo invitarvi per le prossime volte a limitare i vostri interventi, io non sono fiscale perché non è giusto esserlo però non è neanche pensabile che ognuno parli per un quarto d'ora perché non ne usciamo vivi, siccome i concetti da esprimere ce li avete chiari, concentratevi su quello. Io volevo però, a mia volta, approfittare della disponibilità del presidente Cappellacci per chiedergli, sulla base della sua esperienza e in particolare con la flotta sarda, è riemerso il tema recentemente, sulla base dell'esperienza corsa, di una compagnia aerea sarda, io personalmente le partecipazioni regionali le guardo sempre con molta diffidenza, nel

senso che nel corso dei decenni non è che abbiamo dato prova di efficienza e di reale utilità. Però la flotta sarda, a suo tempo servì a calmierare il mercato e introdusse una novità importante, al di là poi di come è finita perché ha impattato sulle, più volte richiamate anche stamattina, regole degli aiuti di Stato, al di là di come si è conclusa l'esperienza dicevo, però quella stagione lì ottenne un risultato importante. Ecco, presidente Cappellacci, sulla base di questa esperienza, ma in generale, lei che valutazione dà sulla percorribilità e sull'ipotesi di una compagnia aerea sarda?

CAPPELLACCI UGO (FI). Cercherò di recuperare il tempo essendo molto breve e sintetico, perché gli argomenti sollevati richiederebbero almeno un'altra mattina per poter essere sviscerati completamente, e la tentazione ci sarebbe perché sarebbe anche molto interessante poterlo fare. Come piccola premessa, l'ho detto in partenza, ho accolto con molto favore la costituzione di una Commissione che si potesse occupare di questo tema e potesse fare questi passaggi. Oggi, partecipando e sentendo gli interventi, devo dire che confermo questo favore e aggiungo anche una piccola dose di ottimismo rispetto a quello che può essere l'esito finale di questo processo perché negli interventi di tutti i commissari sono stati richiamati una serie di concetti che sono, se vogliamo, proprio le parole chiave del problema o dei problemi

di cui stiamo trattando. Quindi questo fa capire che c'è grande consapevolezza di dove stanno i problemi, di dove bisogna andare a toccare, a lavorare, per portare a casa le soluzioni e questo è molto positivo e mi rallegro di questi interventi e di questo stato di cose. Mi son preso due appunti, proverò a rispondere a tutte le domande, partendo nell'ordine dalla prima: "Cosa fare in concreto in Europa, Europa cattiva, euro burocrati.". Io sono un europeista convinto, ma lo sono perché sono, forse nel mio animo sovranista ma sardo, non italiano e quindi credo che sia assolutamente indispensabile che si guardi all'Europa come momento di cerniera che colloca i nostri territori in una logica che vede oggi contrapposte superpotenze nei confronti delle quali senza una aggregazione di quel tipo saremmo veramente totalmente disarmati. Però nello stesso tempo non posso far altro che sottolineare che l'assunto "Europa cattiva, euro burocrati e più problemi che opportunità", è dimostrato nei fatti, e a questo si aggiunge un altro concetto che è stato richiamato, e in particolare da Antonello Peru, che richiamava alle responsabilità dello Stato membro, perché il meccanismo europeo si basa e funziona anche in una logica che vede una partecipazione attiva degli Stati membri. E allora lì torniamo alla nostra, come dire, incapacità o inconsistenza o un'insufficienza, perché se lo Stato membro, Italia, non è capace di intervenire portando quei giusti correttivi e ha dimostrato nel tempo, soprattutto sui temi che ci riguardano, di non esserlo, allora torniamo a bomba, il problema addirittura si amplifica. Forse tutto si può condensare in una considerazione che io faccio mia e che ho imparato nell'esperienza, partendo all'inizio da posizioni differenti. Non esistono governi amici, questo è un assunto che possiamo stampare sulla facciata del Consiglio regionale a caratteri cubitali e partire da questo presupposto, non esistono governi amici anche perché spesso i temi sono gestiti dalle strutture burocratiche che vanno anche oltre quella che è la condizione politica e c'è anche, come dire, oltre che una debolezza, talvolta anche una impossibilità della politica di essere incisiva e di portare risultati.

Quindi cosa fare in concreto? Io credo che ci sia da fare una cosa, in concreto, l'obiettivo di inserire in Costituzione quel presupposto dell'insularità, lo sappiamo, ce lo siamo detti tutti quanti, costituisce, rispetto a quello che è la costruzione di un edificio, le fondamenta, cioè è indispensabile che ci siano delle fondamenta sulle quali poi si deve andare a basare l'intero edificio. Poi bisogna pensare, evidentemente, alla fase successiva della costruzione, e questa non può non passare attraverso il livello europeo, è fondamentale. Se vogliamo sempre

parafrasare, tener conto dell'esempio della costruzione dell'edificio, direi che l'autorizzazione alla concessione urbanistica ce la deve dare l'Europa, e quindi è fondamentale andare a concentrarsi sul livello europeo. Bene ha fatto la Commissione a scindere, ad andare parallelamente sul livello romano e sul livello europeo, perché sono due livelli che poi alla fine si ricongiungono, s'intrecciano e diventano un'unica cosa. Andare a farlo come? Ho detto quello che penso dello Stato membro e del Governo, io credo che l'unica possibilità sia quella che ho un po' richiamato nella mia relazione, di fare rete con situazioni analoghe, perché andando ad attivare un confronto stretto con le altre isole d'Europa, andando ad attivare un confronto con la Commissione isole, andando ad attivare un confronto che consenta di fare rete tra tutti i soggetti che sono interessati allo stesso tipo di problemi, perché senza quella rete, se speriamo di risolvere attraverso i nostri rappresentanti politici di governo, piuttosto che gli europarlamentari che hanno veramente pochissimo potere o piuttosto che addirittura gli euro burocrati, siamo morti, siamo morti. Allora io credo che sia indispensabile fare questo passaggio, fare rete, questo io credo che sia assolutamente il percorso più opportuno e anche più pragmatico, per restare ai temi del pragmatismo, perché poi altrimenti si corre il rischio di impattare con

meccanismi dove altri prima di noi si sono scontrati e ne sono usciti con le ossa rotte, ci sarebbe ulteriore spargimento di sangue, temo. Quindi questo è fondamentale, le due cose credo che debbano andare di pari passo, poi nel concreto della continuità territoriale marittima, quella sentenza ha previsto due cose, che l'articolo 53 dello Statuto richiede una reale e significativa partecipazione della Regione Sardegna nell'elaborazione della tariffa e nella regolamentazione dei servizi e che in chiusura ha dichiarato l'illegittimità della costituzione dell'articolo 6 quando non prevedeva al posto di: "sentite le regioni interessate" le parole: "d'intesa con la Regione Sardegna.

Quindi noi a quel tavolo oggi dobbiamo partecipare, lo dice una sentenza costituzionale, nessuno potrà prescindere da quello, dobbiamo partecipare e dobbiamo dare l'intesa, poi libera concorrenza oppure no, io sono assolutamente per la libera concorrenza, addirittura se fossi io protagonista di quel processo, oggi proporrei non un contributo dalla Compagnia, ma il contributo al singolo cittadino con un meccanismo che esiste già, è stato già sperimentato da altre parti, che dà la possibilità di incentivare il libero mercato. L'iniziativa della flotta sarda, perché io sono contrario alle partecipazioni statali per principio e anche per formazione culturale, e quindi non è che io sia per l'intervento pubblico in economia, ma

quell'intervento era stato un intervento paradossalmente necessario e finalizzato a ripristinare le regole del libero mercato che erano state completamente alterate.

Angelo Cocciu ha parlato prima di un sogno, se si potesse realizzare il risultato di portare... la flotta sarda realizzava esattamente quel sogno, poi però che cosa è successo, anche questo bisogna che ce lo diciamo in modo chiaro, perché altrimenti resta sempre l'equivoco, Michele, mi chiedi se è possibile pensare... oggi diventa sempre più difficile e in prospettiva futura ancora peggio, perché oggi viviamo con il meccanismo del gigantismo, cioè le imprese si reggono laddove operano sui mercati nazionali e internazionali e fanno economie di scala, e hanno la possibilità quindi di andare oltre quello che è un piccolo fazzoletto di terra rispetto al Mappamondo. C'è un però, il servizio di trasporto, per definizione, certamente in Italia ma non solo in Italia, si regge sul contributo pubblico, perché se voi andate a prendere un pullman del CTM, pagate il biglietto, quel biglietto costituisce una parte del prezzo, il resto è contributo pubblico, andiamo a prendere la Tirrenia, è la stessa cosa, prendiamo l'Alitalia, è la stessa cosa. Allora adesso qualcuno mi deve spiegare per quale ragione in tutte queste situazioni, noi lo chiamiamo contributo in conto esercizio e per quanto riguarda la flotta sarda lo abbiamo chiamato, è stata un'operazione mediatica molto intelligente dell'opposizione, è stato chiamato buco in bilancio, perché si trattava sempre del contributo in conto esercizio di chi aveva varato la flotta sarda. Poi mi si dice che non era coerente rispetto ai meccanismi dell'Europa. Attenzione, attenzione, perché se andiamo a rivedere le carte, e l'ho detto in altre sedi, quindi non ho paura di ripeterlo ai microfoni di una Commissione, quindi lasciando che tutto venga registrato, se andiamo a vedere le carte ci rendiamo conto che una delle ragioni di quelle sentenze che hanno castigato a livello europeo la flotta sarda, era la mancata dimostrazione in giudizio del fatto che la flotta sarda avesse praticato prezzi sensibilmente inferiori rispetto a quelli della Tirrenia e che la Tirrenia non fosse capace di assicurare quella che era la copertura del servizio di trasporto nell'ambito della continuità territoriale. Questa prova che si asseriva mancare, era presente agli atti del processo, ed era data dalla relazione dell'Antitrust che aveva certificato esattamente queste cose e che si era dichiarata, rispetto a quella che era la flotta sarda, dicendo che era stato un intervento che era servito a calmierare i prezzi e a riportare il libero mercato, come ha richiamato anche il presidente Cossa. Chi all'epoca difendeva le ragioni della Sardegna non l'ha fatto notare come avrebbe dovuto, ma era agli atti, quindi quella sentenza è

fondamentalmente sbagliata.

Per questo io dico, quando ci siamo confrontati anche l'altro giorno, non è vero che la flotta sarda è affondata, la flotta sarda l'ha affondata l'Europa e qui torniamo al discorso iniziale del Governo amico, dell'Europa cattiva, eccetera, noi abbiamo esercitato un'azione di legittima difesa, dal mio punto di vista facendo un'azione di grandissima dimostrazione di esercizio di autonomia, esercizio di autonomia, perché l'abbiamo affermato, hai fatto riferimento prima ad azioni clamorose, quella era un'azione clamorosa, abbiamo affermato la nostra autonomia, abbiamo detto: "A casa nostra facciamo noi", e purtroppo è stata censurata per questo motivo. Aerea. Sulla concorrenza sui cieli è ancora più difficile il tema, però il problema torna sempre nella logica di quello che è il contributo al costo di trasporto. Perché le Baleari funzionano? Perché c'è il mercato, è molto semplice.

Perché noi abbiamo la necessità di intervenire con la continuità territoriale?

Non dimenticate che la continuità territoriale marittima funziona, proprio per convenzione, solo nei periodi invernali, d'estate non esiste, perché si deve coprire quel periodo in cui non c'è il mercato, e allora è chiaro che in quel periodo in cui non c'è il mercato, se quel trasporto è vitale per lo sviluppo della Regione, anche a norma

dei Regolamenti europei, deve essere consentito, deve essere consentito con una contribuzione. Il finanziamento da parte dello Stato italiano rispetto a quella che è la situazione che si è venuta a creare adesso sul trasporto e anche al tema del GNL, sul quale mi permetto di dare un suggerimento alla Istituzione Regione, io credo che sia fondamentale, Giovanni, su questo io, per quello che è il mio modestissimo contributo, mi metto a disposizione, poi sapete bene, faccio parte di una componente di opposizione, non di Governo, però se si riuscisse a unire tutte le forze e ad essere compatti, una volta tanto, su un tema così vitale, allora si potrebbe magari sperare di poter arrivare al risultato. Sul discorso del GNL, mi permetto di dare un piccolo suggerimento, intanto l'ho detto prima e l'ho scritto nella mia relazione, esistono già dei progetti, credo che ci siano anche delle concessioni per la realizzazione del deposito di GNL e siamo ancora al palo per questo benedetto vincolo paesaggistico che non consente di sbloccare la situazione, e quindi anche lì ci vorrebbe un esercizio di autonomia, le funzioni sul paesaggio dovrebbero andare alla Sardegna. Ma al di là di questo, oggi nel Mediterraneo non esiste, mi risulta, una realtà capace di assicurare un servizio finalizzato alla trasformazione degli attuali motori delle navi nel nuovo regime a GNL, o meglio, c'è qualcosa a Marsiglia ma funziona molto male, ed è un

po' fuori dalle direttrici delle rotte. Cagliari, in particolare, ma la Sardegna, rispetto a quelle che sono le direttrici fondamentali dista 8 miglia, quindi è praticamente sulla rotta, allora credo che si dovrebbe fare il possibile per favorire la realizzazione in Sardegna dei bacini di carenaggio, con relativa cantieristica, per la trasformazione delle navi, perché avrebbero da lavorare da qui all'eternità con un indotto, con forza diretta e indotto pari a diverse migliaia di persone. Allora forse bisognerebbe ragionare per cercare di intercettare, partendo da un limite, perché oggi è un limite, provare anche a farne un'opportunità in termini di possibilità di sviluppo della cantieristica navale.

Non so come, forse è competenza dell'Authority più che del Consiglio regionale, ma voglio dire, si potrebbe immaginare comunque un'azione congiunta per cercare di arrivare a questo tipo di risultato. Non so se ho citato tutto, ho dimenticato qualcosa, aiutatemi voi.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare il consigliere Antonello Peru. Ne ha facoltà.

PERU ANTONELLO (UDC-Cambiamo). Ha detto bene il Presidente poco fa che è necessario limitarne gli interventi, però oggi avevamo solo il Presidente, non avevamo una delegazione. Una cosa che ho un po' approfondito, Michele, e che il collega Satta prima ha sollevato e il Presidente ha risposto, io ho cercato di fare una proposta all'Assessore questi giorni, per quanto riguarda la possibilità del sistema sociale, quello che si usa in Corsica e si usa alle Baleari sulla continuità territoriale, che è l'unica procedura che supera l'aiuto di Stato, il "107" del Trattato di Lisbona.

Però c'è un problema. Se noi dovessimo, perché funziona in Corsica e perché funziona alle Baleari, in Corsica i 72 milioni di euro sono solo per la continuità territoriale aerea, perché poi c'è un'altra parte per la continuità territoriale marittima, se noi dovessimo dare ai cittadini sardi una parte del rimborso del biglietto, non supereremo quello che è il problema dell'aiuto di Stato, potremmo anche rimborsarglielo tutto, glielo rimborsi sicuramente a rendicontazione. Che cosa succede però in Sardegna? Che le compagnie, non avendo il flusso, Alghero, Roma, nelle hub in particolare, vengono quando vogliono e come vogliono, perché le frequenze e le tratte, a questo punto, non vengono rispettate perché la continuità territoriale aerea, cioè il bando che noi facciamo, li obbliga a quell'ora e a quella frequenza, con l'aiuto sociale non obblighi la compagnia a quella ora e a quella frequenza. Quindi si potrebbe utilizzare la doppia, però la doppia, ti fanno cartello e

non partecipano, perché tu quanto gli mette a disposizione? Oggi gli stai dando 56 milioni di euro in continuità territoriale. Perché funziona in Corsica? Perché la flotta corsa, francese, dà possibilità alla Francia di dire a quella flotta: "Vai alle 8, torna alle 5", viene obbligata dallo Stato francese, dalla Air Corsica e dalla Air France.

La Commissione europea sapete che cosa ha detto? Siccome la flotta corsa non lo può fare perché rientra nel "107", ed è concorrenza sleale sul mercato ... aiuti di Stato e la flotta sarda per quello che è stata bloccata, purtroppo, per quale motivo in Corsica funziona, perché la flotta corsa esiste prima della "107" del Trattato di Lisbona del 2001 e la Commissione europea all'Italia sapete cosa le ha detto? "Fatemi un ricorso sulla Corsica e noi eliminiamo subito la flotta". Nessuno lo fa. Perché funziona alle Baleari? Perché le Baleari rientrano nel "349", con la deroga agli aiuti di Stato. Siccome c'è il flusso innanzi tutto lì, quindi non c'è nessun problema, anzi lì veramente sulla toccata pagano addirittura le slot, lì c'è concorrenza, perché a Bergamo, perché il co-marketing a noi ci hanno applicato il processo di infrazione sui low cost? Perché le (...) hanno fatto ricorso e perché lì è concorrenza sleale sul mercato, tu facevi il co-marketing, davi 30 milioni di euro a Ryanair e ti dava un milione di flussi su Alghero. Si potrebbe studiare comunque la doppia, sociale, e un minimo di bando per quanto riguarda il blocco delle ore delle tratte e delle frequenze, capendo esattamente quanto potrebbero introitare, considerando che se tu fai un aiuto sociale, c'è un aumento almeno per i sardi, io la proposta l'ho fatta in Commissione...

PRESIDENTE. Esattamente, ci sono algoritmi che sono in grado di calcolare. Io ringrazio molto il presidente Cappellacci perché, come tutti avete sottolineato, ha dato un contributo importante ai nostri lavori, io raccolgo soprattutto la sua disponibilità a collaborare e quindi penso che approfitteremo altre volte della sua disponibilità.



Una battaglia storica.

L'espressione "insularità" assorbe e riassume in sé le diverse facce delle questioni che da decenni affliggono la nostra isola, di quella grande "questione sarda" che è uno dei nodi irrisolti a oltre 150 anni dall'Unità nazionale. Al di là degli aspetti meramente terminologici, è una battaglia storica, una bandiera che a più riprese è stata issata dalla politica sarda e che, al di là delle maggioranze pro tempore che si alterneranno a Cagliari e a Roma, dobbiamo avere il coraggio di portare avanti in maniera coesa. Ringrazio la commissione per il lavoro che sta svolgendo e per onorare questo invito a partecipare ai lavori vorrei dare un contributo che vada al di là della ricerca di un "unanimismo di facciata" per trovare dei punti di incontro invece delle rispettive volontà sui quali costruire un'unità convinta, nelle parole e nei fatti.

Due fronti: Roma e Bruxelles.

Ho seguito con attenzione i resoconti sulla stampa e ho molto apprezzato l'accelerazione impressa con l'insediamento di questa Commissione, ma ç'è un punto in particolare sul quale credo che sia stata adottata la giusta impostazione: agire sue due fronti, lo Stato centrale e l'Unione Europea.

Attività e risultati.

Nel periodo 2011 – 2014, a livello europeo, la Sardegna ha guidato la Commissione Isole della Conferenza delle Regioni periferiche e marittime (CRPM), la Commissione ENVE del Comitato delle Regioni europee e ha rivestito la Vice-Presidenza della Commissione inter-mediterranea. Non c'è stato incontro che non abbia affrontato il tema del riconoscimento degli

svantaggi permanenti derivanti dall'insularità e la conseguente esigenza, portata all'attenzione delle Istituzioni europee, di attuare politiche differenziate che tenessero conto di tali condizioni nel rispetto dei principi della politica di coesione, non solo economica e sociale, ma anche territoriale, sanciti dal trattato di Lisbona.

Grazie alla cooperazione interregionale tra le Isole europee, una dialettica serrata è stata portata avanti nei confronti del Parlamento e della Commissione europea. Tra le iniziative più rilevanti meritano di essere ricordate: le ripetute interlocuzioni con la Commissione Europea (in particolare con l'allora Commissario della Concorrenza Almunia) per modificare la disciplina degli aiuti di Stato con regimi di deroga a favore delle Isole; le proposte di parere illustrate al Comitato delle Regioni (Commissione Politica economica e sociale) per il riconoscimento delle specificità dei territori insulari nell'ambito dei regolamenti comunitari; le interlocuzioni con il Parlamento Europeo (Commissione per lo Sviluppo Regionale) che ha sostenuto molte delle proposte di emendamenti, presentate dalla Commissione Isole in tema di politica di coesione 2014-2020; gli incontri bilaterali con l'allora Commissario Europeo per le Politiche Regionali (Johannes Hahn) per il riconoscimento della categoria delle Regioni "in transizione" ed ottenere risorse fondamentali per sostenere le politiche per lo sviluppo. Avevamo "alzato il tiro": per esempio, durante il semestre cipriota di presidenza della UE, inoltre, per la prima volta, il Presidente della Sardegna, nel rappresentare tutte le regioni insulari d'Europa, ha potuto portare all'attenzione dei Ministri della coesione di tutti gli Stati membri, la irrinunciabile necessità del riconoscimento dello status dell'insularità. Si trattava di un momento particolarmente delicato:

prevalevano gli orientamenti degli Stati più ostili alle politiche per la coesione con il rischio di ingenti tagli delle risorse; è stata una difesa difficile, ma ferma e risoluta contro atteggiamenti ostili ed ostacoli burocratici frapposti da una classe di euro-burocrati insensibili e distanti dai veri problemi dei territori. Una battaglia in larga parte vinta grazie proprio alla forza di quelle che qualcuno sulla stampa regionale ha correttamente definito "alleanze stabili e non discontinue, ottenute grazie ad una convinta e costante partecipazione della Sardegna alle reti esistenti tra le regioni europee e mediterranee". Grazie a quelle alleanze la Sardegna ha potuto conseguire importanti vittorie: nonostante la posizione ostile del Governo italiano (Governo Monti), è stato ottenuto il riconoscimento dello status di Regione "in transizione", circa 400 milioni di euro aggiuntivi rispetto ai tagli che si prospettavano perl'uscita definitiva dalla categoria delle Regioni del cosiddetto "obiettivo convergenza". Un'altra conferma del ruolo da protagonista che può essere svolto dalla nostra Regione arriva dagli ottimi risultati conseguiti, quale Autorità di gestione del programma ENPI; il riconoscimento del programma CO2.zero, promosso dalla Sardegna, quale programma di punta del progetto ISLE PACT per stimolare processi di crescita delle economie locali insulari attraverso la realizzazione degli obiettivi di sostenibilità promossi dall'Unione europea. Insomma, la logica del "gutta cavat lapidem" produce risultati concreti, con effetti sulla concreta possibilità di attuare nei nostri territori le scelte adottate nelle sedi politiche.

I nostri alleati. Unire le forze.

Noi sardi siamo un milione e mezzo. Come possiamo rinforzare le nostre battaglie davanti a Bruxelles e a Roma? In Europa le Regioni insulari racchiudono il 3% della popolazione europea, quasi 15 milioni di persone. E' evidente che la nostra forza può derivare solo dall'unire questi numeri, di per sé esigui, e dalla capacità di alzare insieme la voce dinanzi a Bruxelles.

Nel 2013 gettammo le basi di una rinnovata "santa" alleanza tra isole. Proprio a Cagliari riunimmo le isole europee (in seno al CRPM) e adottammo una rilevante dichiarazione finale. Cito alcuni brani:

- "- Le disposizioni dell'accordo COREPER del dicembre 2012 sugli accordi di partenariato non possono essere ignorate da parte della Commissione o degli Stati, e le isole sono pienamente coinvolte nello sviluppo di un approccio integrato nella futura politica di programmazione;
- Il futuro regolamento FESR consentirà a tutte le regioni insulari dell'Unione europea, sia che siano al livello NUTSII o NUTSIII, di beneficiare di una certa flessibilità nell'uso dei fondi, bilanciando così la necessità di concentrazione tematica con la necessità per le isole di sostenere altri progetti relativi ai vincoli derivanti dalla loro insularità;
- La Commissione Bilancio del Parlamento europeo e la Commissione europea approvano la proposta di progetto pilota "Strategia 2020 e territori insulari" al fine di applicare le conclusioni del Consiglio del 8 Febbraio 2013 relativamente alle isole;
- La Commissione europea tiene conto delle osservazioni del "Rapporto Vlasak" relativamente alla situazione specifica delle isole, al momento della redazione del futuro regolamento degli aiuti "de minimis". A questo riguardo le regioni insulari ritengono che, dati i costi aggiuntivi legati

all'insularità, la mancanza di economie di scala e le piccole dimensioni del loro mercato locale, è improbabile che le distorsioni di mercato possano derivare dal'applicazione di misure specifiche, come ad esempio l'applicazione di un massimale di 500.000 € in 3 anni o l'esclusione di sussidi comunitari dal calcolo del massimale autorizzato, pertanto si chiede la differenziazione, in aumento, del tetto del "de minimis" a 500.000 euro per 3 anni, escludendo i sussidi europei dal calcolo del tetto massimo autorizzato.

- Infine, nel lungo periodo, le isole vogliono che la proposta di prendere in considerazione gli svantaggi geografici e demografici in sede di assegnazione dei fondi del Quadro strategico Comune i vari Stati membri, come proposto dalla Comissione di sviluppo regionale del Parlamento europeo, deve essere studiato nei dettagli senza ritardo, con l'obiettivo di sviluppare criteri oggettivi, piuttosto che essere oggetto di contrattazione dell'ultimo minuto".

Ritengo che i principi affermati vadano oltre il caso di specie e che, adeguatamente aggiornati, possano costituire la base per una nuova, condivisa, rivendicazione.

I temi.

Come accennavo all'inizio, la formula insularità e omnicomprensiva dei singoli temi che caratterizzano la "questione sarda". Su ciascuno di essi è necessaria altresì un'azione tesa a tradurre nello specifico il principio che tutti condividiamo. Se in questa sede sta maturando un'unità di intenti sul riconoscimento di un principio in Costituzione, suggerirei - e su questo assicuro il contributo mio personale e della forza politica che rappresento a livello regionale- di andare a cercare la stessa coesione sulle singole questioni e sulle specifiche azioni necessarie sia nelle more che nelle fasi successive del

riconoscimento costituzionale. In altre parole, proviamo a ragionare sulle azioni da compiere anche sui singoli temi prima e dopo il riconoscimento affinché non resti, come altri principi costituzionali, "lettera morta".

La continuità territoriale.

Balza subito all'occhio la questione relativa alla continuità territoriale, che certamente va trattata in maniera sistematica, ma che in questa fase storica richiede degli interventi urgenti. La proroga della continuità aerea scadrà ad Aprile, la convenzione per la continuità marittima cesserà a Luglio. Per quanto riguarda la prima, alcuni esponenti politici hanno affermato che occorra riscrivere le regole. Se andiamo a leggere le norme comunitarie, risulterà invece che questa volta è l'Italia a dover chiedere all'Europa di rispettare le sue stesse norme. L'articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento 1008/2008 recita: "Uno Stato membro può imporre oneri di servizio pubblico riguardo ai servizi aerei di linea effettuati tra un aeroporto comunitario e un aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo all'interno del suo territorio o una rotta a bassa densità di traffico verso un qualsiasi aeroporto nel suo territorio, qualora tale rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico e sociale della regione servita dall'aeroporto stesso". E' oggettivo che per lo sviluppo economico e sociale della nostra Regione, che è un'isola, le rotte in questione siano di vitale importanza. Nel nostro caso, si va oltre gli aspetti economici perché la posta in gioco è garantire a tutti i sardi la possibilità di spostarsi per ragioni di studio, lavoro, salute: di essere liberi di circolare al pari degli altri connazionali italiani e concittadini europei. Bisogna affermarlo nelle sedi opportune, con la dovuta determinazione.

Per quanto attiene alla **continuità territoriale marittima**, a mio avviso occorre perorare oltre la sacrosanta causa dell'insularità, una specifica riforma che trasferisca alla Sardegna le funzioni <u>e le risorse</u> relative a questa delicata materia. Insieme, abbiamo raggiunto un risultato importante con la sentenza della Corte Costituzionale n. 230 del 2013. Tale decisione ha stabilito due punti fermi importantissimi:

In primo luogo ha ribadito che l'art. 53 dello Statuto speciale (secondo il quale «la Regione è rappresentata nella elaborazione delle tariffe ferroviarie e della regolamentazione dei servizi nazionali di comunicazione e trasporti terrestri, marittimi ed aerei che possano direttamente interessarla») richiede una reale e significativa partecipazione della Regione alla elaborazione delle tariffe e alla regolamentazione dei servizi nazionali di comunicazione con l'isola.

In secondo luogo ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 6, comma 19, secondo periodo, del d.l. n. 95 del 2012, nella parte in cui non contiene, dopo le parole «sentite le regioni interessate», le parole «e d'intesa con la Regione Sardegna".

Da allora non possono più limitarsi a "sentire" la Regione, i governi (tutti i governi che si succederanno, di qualsiasi colore politico essi siano) devono arrivare ad un'intesa. Ma questo non basta e anche la recente esperienza lo conferma.

Dobbiamo conquistare il diritto di decidere. Il sottoscritto ha presentato una proposta di legge tesa per la "Modifica all'articolo 1, comma 837, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, in materia di trasferimento alla regione Sardegna delle funzioni relative alla continuità territoriale marittima". Al di là delle singole

iniziative, ovviamente dò la completa disponibilità portare avanti in maniera corale le proposte che dovessero emergere dalla commissione e dal consiglio regionale.

La zona franca.

L'altro grande tema è quello della fiscalità di vantaggio. Agli inizi del '900 Attilio Deffenu diceva: "La Sardegna non invoca in quest'ora critica un'opera positiva dello Stato in suo favore, per quanto ne sarebbe in diritto: chiede semplicemente che il suo sviluppo commerciale e industriale non sia oppresso e paralizzato da un sistema tributario che batte il record del fiscalismo in confronto di qualunque paese del mondo". Credo che quelle parole siano più che mai attuali. Al di là delle diverse opinioni in materia, ritengo che si possa trovare un ragionevole punto di incontro sul fatto che la previsione di vantaggi fiscali possa essere lo strumento più rapido per compensare lo svantaggio derivante dalla nostra condizione geografica. Tuttavia, le ZES non possono essere considerate un punto di arrivo, perché rischiano di accentuare l'effetto "ciambella" e di penalizzare le zone interne della nostra isola. La posizione mia e di altri è nota ed è a favore della zona franca integrale della Sardegna e sono convinto che anche tutte le altre forze politiche siano interessate al massimo risultato per la nostra terra. Anche in questo caso, l'esperienza insegna che la coesione produce risultati: i consiglieri che hanno diverse Legislature alle spalle ricorderanno la grande battaglia grazie alla quale ottenemmo la modifica degli articoli 10 e 12 del nostro Statuto. Quel successo consentì di adottare una misura ad effetto mediato per le imprese sarde: l'abbattimento del 70% dell'IRAP. Ora, sempre nella logica del "gutta cavat lapidem" occorre, a mio

avviso, procedere nella direzione già tracciata da questo Consiglio regionale, con una proposta di legge nazionale che prevedeva due modifiche:

Art. 12 dello Statuto.

- 1. Il territorio della Regione Autonoma della Sardegna è posto fuori dalla linea doganale e costituisce zona franca interclusa dal mare territoriale circostante; i punti di entrata e di uscita sono individuati nei porti e aeroporti della Sardegna.
- 2. La zona franca della Sardegna è disciplinata dalle norme dell'Unione Europea, dalle leggi dello Stato italiano e da quanto previsto dall'articolo 10 dello Statuto speciale per la Sardegna, nonché dalle norme che si applicano ai territori extradoganali.

Art. 9 dello Statuto.

"1. La Regione accerta e riscuote i tributi di cui all'articolo 8. La legge regionale, previa intesa con lo Stato, disciplina le modalità di accertamento e riscossione dei tributi erariali compartecipati dalla Regione".

La prima modifica rilancerebbe mediante le istanze dell'Assemblea sarda, dei comuni e dei comitati cittadini per la zona franca, e tende a disciplinare la possibilità per la Regione di utilizzare con maggiore autonomia la leva fiscale con politiche di vantaggio per le imprese che operano nel territorio dell'isola.

La seconda estenderebbe alla Sardegna la possibilità di accertare e riscuotere i tributi elencati dall'articolo 8 dello Statuto, secondo modalità da stabilire mediante una legge regionale da approvare, previa intesa con lo Stato centrale. Tale disposizione consentirebbe di configurare la possibilità per la Regione

Sardegna di accertare e riscuotere i tributi con maggiore autonomia e di adottare, in collaborazione con lo Stato centrale, un sistema che garantisca la certezza delle entrate effettivamente spettanti all'isola.

Infrastrutture.

Abbiamo preso atto con favore dell'accordo recentemente concluso dalla Regione con lo Stato sulla questione degli accantonamenti. Tuttavia lo Stato non potrà certo liberarsi con i 15 milioni stanziati nel decreto "mille proroghe"! C'è una "insularità" intera che caratterizza molte comunità della nostra terra, spesso tagliate fuori da una viabilità inadeguata o inesistente, dalla carenza di servizi ferroviari degni di questo nome. E anche laddove ci sono stati interventi finanziati, programmati o avviati, l'esperienza insegna che sono state necessarie delle misure commissariali per imprimere accelerazioni significative. Ciò vale a maggior ragione quando si tratta di mettere in sicurezza i nostri territori rispetto al rischio idrogeologico. Occorre intervenire sulle risorse e anche sulle procedure: non è pensabile che interventi strategici, come ad esempio, quello relativo al porto canale di Cagliari, vedano la Sardegna ostaggio del MIBACT e che un direttore generale del dipartimento archeologia, belle arti e paesaggio del MIBACT si permetta di disertare gli incontri operativi, mettendo in scacco un'intera Regione. Stanno proiettando nuovamente un film già visto durante il percorso di revisione del piano paesaggistico regionale, riproponendo lo stesso atteggiamento che ora rischia di pregiudicare il futuro dello scalo portuale del capoluogo della Sardegna. Al di là delle differenze sul "cosa fare" è ora che la Sardegna non può essere più in balia dei capricci del MIBACT. La Regione ha infatti competenza primaria in materia di tutela del paesaggio ed è giunto il momento di esercitare la nostra Autonomia fino in fondo per archiviare una

volta quella visione centralista che troppe volte ha rappresentato un freno a mano tirato per lo sviluppo della nostra isola.

Entrate.

Sulla questione relativa alle entrate, mi limito a proporre una riflessione che credo meriti una trattazione a parte. L'accordo del 2006 ha accollato alla nostra terra i costi della Sanità, ovvero la metà del bilancio regionale, oltre a quelli dei trasporti e di altre voci particolarmente onerose del bilancio regionale. Alla luce degli effetti di quell'accordo verificati dall'esperienza, che ci ha visto impegnati più volte sul fronte giurisdizionale per costringere lo Stato centrale a tener fede ai propri impegni, alla luce anche di banali considerazioni, come quella per cui con una popolazione prevalentemente anziana e un'economia in difficoltà i costi per la salute aumentano a dismisura rispetto alle entrate, ritengo che sia arrivato il momento di avviare una profonda riflessione per la riscrittura dell'articolo 8 dello Statuto.

Riassumendo, a mio avviso il riconoscimento della condizione di insularità può essere il punto di partenza e uno dei punti cardine di una mobilitazione politica, istituzionale, sociale e culturale del popolo sardo:

- 1. Sì al lavoro per l'approvazione della modifica costituzionale.
- 2. Sì, nel senso che metto sul tavolo la disponibilità sia come parlamentare che come rappresentante di una forza politica rappresentata in Consiglio, ad un'azione condivisa su temi dei trasporti, delle infrastrutture, della fiscalità di vantaggio, delle entrate.

3. Si ad un ulteriore lavoro per la riforma del nostro Statuto.

Ma sì soprattutto ad un'azione politica che significa assunzione di nuove responsabilità con corrispondenti funzioni e risorse per poterle assolvere. Ad una politica che non cerca alibi per autoassolversi all'insegna del "non ce lo fanno fare", ma che chiede che la Sardegna possa fare la propria parte e fondare su queste basi una nuova Autonomia per passare da quella della Regione a quella del popolo sardo. Che significa la possibilità concreta, come cittadini e come collettività, di poter programmare e realizzare il proprio destino di vita, lavorativo, sociale e culturale, a pari condizioni con i nostri connazionali italiani e i nostri concittadini europei.

Commissione speciale per il riconoscimento del principio di insularità Resoconto integrale seduta 20 gennaio 2020 Audizione dei deputati eletti in Sardegna

PRESIDENTE. Buonasera a tutti, ringrazio molto gli onorevoli deputati che hanno accolto l'invito della Commissione di essere presenti qui questa sera. Qualche parlamentare si scusa perché aveva impegni inderogabili a Roma e quindi non è potuto venire, e parlo in particolare dell'onorevole Gavino Manca, magari ci sarà in futuro la possibilità di fare un incontro a cui possano partecipare tutti i parlamentari, questo naturalmente evidenzia ancora di più lo sforzo che hanno fatto i parlamentari presenti che ringrazio veramente di cuore. Noi abbiamo svolto la settimana scorsa l'incontro, formalmente si chiama audizione però credo che possiamo considerarla qualcosa di più e di diverso di un'audizione, con i senatori. L'audizione con i senatori aveva un significato particolare perché come sapete la proposta di legge d'iniziativa popolare è depositata presso il Senato e io credo che con gli onorevoli deputati magari si possa fare un ragionamento anche su come, in relazione alle procedure di modifica costituzionale, potrebbe essere affrontato questo problema anche sul versante Camera.

Vi voglio dire brevemente quale è lo scopo di questa Commissione che sostanzialmente si snoda su due versanti. Uno è sicuramente il versante costituzionale di sostegno della proposta di legge d'iniziativa popolare di modifica costituzionale, vale la pena di sottolineare come su questo fronte la Commissione sia stata istituita all'unanimità da parte del Consiglio regionale e in essa siano presenti tutti i Gruppi politici presenti in Consiglio regionale, c'è però un altro versante che è quello di cercare di lavorare per rafforzare quel fronte tra Regioni insulari ed Europa con l'obiettivo di trasferire anche a livello di Stati nazionali l'inserimento di un principio di insularità nelle rispettive Costituzioni, ma anche a livello europeo dove pure la norma esiste già, è l'articolo 174 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (norma che però viene interpretata in senso restrittivo nel senso che il disagio insulare sembra essere visto dall'Europa soltanto in relazione alle regioni ultraperiferiche che sono enumerate una per una nel Trattato), trasferire a livello di Unione europea il concetto che il disagio che le isole vivono in quanto tali non cambia se un'isola dista come nel nostro caso 300 chilometri dalla terraferma o ne dista 1500; è pur vero che stiamo parlando di diversi gradi di difficoltà però è altrettanto vero che il dramma che la nostra Isola sta vivendo in questo momento di incertezza per quanto riguarda la continuità territoriale aerea e la prossima scadenza della convenzione che riguarda la continuità territoriale marittima bisogna che vengano affrontati e vengono affrontati principalmente, e questo è uno dei punti che è emerso durante la serie di audizioni che abbiamo fatto in questi pochi mesi da che la Commissione è stata è stata istituita, debba essere affrontata principalmente a livello di regole, perché non è possibile che le regole sugli aiuti di Stato alle imprese, che sono estremamente rigide, vengano affrontate col medesimo rigore per le ricche regioni continentali della Germania e per situazioni come quelle insulari che hanno problemi che sono assolutamente diversi e particolari.

Ho voluto fare questa introduzione per darvi un inquadramento di quello che è il lavoro della Commissione per come si snoderà anche nei prossimi mesi e anche perché vorrei sottolineare il fatto che la collaborazione istituzionale, in questo caso la collaborazione tra il Consiglio regionale e i parlamentari, sia assolutamente vitale. Io credo che la Sardegna sconti anche in parte il prezzo di un Governo nazionale che è distratto rispetto alle vicende per esempio della continuità territoriale, e non parlo di questo Governo parlo di una situazione in cui i temi che riguardano la Sardegna non in termini di assistenzialismo o di come tante volte si è fatto di rivolgersi al Governo

nazionale o all'Europa col cappello in mano, convinti che con che pietendo risorse o pietendo interventi straordinari si possano risolvere o affrontare i problemi della Sardegna ma con l'idea che la Sardegna deve prima di tutto imparare a cavarsela da sé, una volta che però verrà messa alla stregua delle Regioni della terraferma e non si troverà ad affrontare periodicamente il dramma per esempio di una *dead line* del 16 di aprile (voi lo sapete perché siete dei pendolari), l'idea che dopo il 16 di aprile non si possano più prenotare voli per Roma e Milano. Io credo che sia una condizione assolutamente inaccettabile e anche una umiliazione per la nostra Isola.

Io ho concluso, se i colleghi della Commissione, che ringrazio a loro volta per essere presenti... io spero che gli altri colleghi arriviamo perché c'era un'iniziativa in Gallura e c'era anche la registrazione di una trasmissione sulla continuità territoriale e io penso che nei prossimi minuti qualche altro collega arrivi, comunque io nel frattempo ringrazio i colleghi che sono presenti. Se i colleghi sono d'accordo, io darei prima la parola agli onorevoli deputati e poi i colleghi che desiderano intervenire naturalmente potranno farlo.

Ha domandato di parlare l'onorevole Romina Mura. Ne ha facoltà.

MURA ROMINA, Camera dei Deputati. Io ringrazio il presidente Cossa, il

vicepresidente Lai e tutti i componenti della Commissione insularità, e sicuramente sono fra quelli che plaude a questa iniziativa, nonché alla battaglia trasversale sull'insularità: checché se ne dica vivere su un'isola è altra cosa rispetto a qualsiasi altra condizione geografica, perché vivere sull'isola è bellissimo e anch'io ritengo come tante altre persone (alcune anche molto vicino a me politicamente) che la Sardegna sia una potenzialità sul Mediterraneo, però affinché sia tale prima bisogna superare quelli che sono i gap infrastrutturali, per cui questa battaglia ha ragione d'essere e io sono assolutamente convinta di combatterla in maniera trasversale. Dicevo alla giornalista di Videolina che sarebbe bello su questa battaglia, così come si sta provando a costruire, mettere in campo una battaglia di popolo, come fu quella sulle entrate fatta qualche anno fa, che andrebbe rivista anche quella perché è passato un secolo da quella vicenda, però quella battaglia la vincemmo proprio perché il popolo sardo si presentò a Roma e chiese, non si inginocchiò a chiedere ma pretese di avere riconosciuto un diritto legittimo.

Quindi, sull'insularità in Costituzione – il presidente Cossa lo sa – io sin dall'inizio ho aderito in maniera autonoma come parlamentare ma anche come Sindaco, e come me tanti cittadini e concittadini che hanno firmato anche la legge

che poi abbiamo depositato in Senato; sappiamo tutti che le procedure di revisione costituzionale sono macchinose nel nostro Paese... nel nostro Paese è macchinoso tutto, perché è macchinoso anche fare una legge ordinaria, ma purtroppo il bicameralismo paritario ce lo dobbiamo tenere, forse ormai ce lo dovremmo tenere chissà quanto, però io credo che bisogna continuare a insistere su quella battaglia, adesso non so se da un punto di vista regolamentare si possa lavorare anche alla Camera per provare, visto che al Senato mi pare ci sia una situazione di stallo dovuta anche alla precarietà del momento, sicuramente è un momento politico un po' particolare. Si potrebbe anche pensare, se i colleghi sono d'accordo, di presentare noi un'iniziativa come deputati, cioè prendere pari pari la legge sull'insularità presentata attraverso il canale di iniziativa popolare e presentarla alla Camera. Una delle cose potrebbe essere questa però io non mi fermerei qua, e vi confesso che di questa cosa ho già parlato anche col ministro Boccia ancor prima che firmasse il nuovo patto sulle entrate con la Regione Sardegna: secondo me bisogna percorrere anche un'altra strada, quella dell'attuazione del federalismo di cui alla legge 42 del '99 che all'articolo 22 prevede che l'insularità sia uno di quei criteri che inducono lo Stato attraverso una legge di attuazione di quella legge delega, che ahimè ancora giace

inattuata, a individuare gli strumenti perequativi della condizione di insularità, e quindi a riconoscere risorse, programmi e un'attenzione commisurata a quel deficit, questa secondo me è una strada che noi dovremmo percorrere insieme a quella dell'insularità, perché comunque di fatto il Governo essendoci già la legge delega dovrebbe presentare l'attuazione di quanto previsto in quella legge delega, ed essendo anche in una fase in cui parliamo di autonomia differenziata a maggior ragione secondo me bisognerebbe insistere e provare ad attivare anche quella leva. Tra l'altro nel "milleproroghe" di prossima approvazione alla Camera c'è proprio un intervento in cui si prevede di costruire un tavolo sull'insularità, quindi un piccolo passaggio lo troviamo lì, però, ripeto, secondo me noi dovremmo provare ad aggrapparci a quella legge che già esiste e quindi spingere il Governo o proporre al Governo di fare questo intervento. Altra cosa che mi viene in mente, e che anch'io vedrò di fare attraverso gli strumenti che mi competono, è quello di prendere al volo una proposta fatta dal nostro commissario europeo Paolo Gentiloni che recentemente, fra le altre cose, ha affermato che occorre intervenire sulle regole degli aiuti di Stato, perché noi sappiamo bene che al di là delle nostre buone intenzioni, sia del centrosinistra che del centrodestra, questo bisogna dirlo, anche se io rilevo, non lo

dico per polemica, che quest'anno di governo regionale (lo dico perché l'ho detto fuori e lo voglio dire anche in questa sede) probabilmente anziché ritirare una cosa che già c'era sulla continuità territoriale aerea per presentarne una nuova che sapevamo già sarebbe stata bocciata, forse avremmo dovuto provare ad insistere su quella che c'era, magari rimodulandola e migliorandola, perché oggi noi rischiamo, ad aprile, di vedere la nostra Isola bloccata. Questo lo dico senza nessun intento polemico ma perché mi pare che abbiamo fatto una...

(Interruzione)

... quella che è andata a gara, ma ripeto la faccio come considerazione. Per cui intervenire sulla modifica degli aiuti di Stato al di là di chi ha fatto le cose secondo me è fondamentale, per cui altra iniziativa parlamentare deve essere orientata secondo me a inserire fra le modifiche della legislazione sugli aiuti di Stato anche una modifica che vada a considerare i territori su cui si calano gli interventi, perché non tutti i territori sono uguali, un territorio insulare sicuramente ha bisogno di un allentamento dei vincoli diverso rispetto a un territorio non insulare, proprio per il suo gap infrastrutturale, per le difficoltà che derivano dalla geografia. Per cui per fare sintesi io credo che la Sardegna, ha detto bene il Presidente, debba un po'

cominciare ad usare l'approccio di badare a se stessa, come però? Chiedendo la definizione di regole certe, regole certe per le risorse pregresse che non ci sono state date, per la ridefinizione di un meccanismo sulla distribuzione delle risorse ordinarie e per il riconoscimento delle risorse aggiuntive, considerata l'insularità, perché se noi ci affidiamo alla generosità o alla sensibilità del Governo di turno saremo sempre punto e a capo, una volta c'è un Governo più sensibile a determinati temi, magari perché dentro ci sono un maggior numero di ministri che vengono da zone territoriali particolarmente disagiate, in altri momenti ci sono governi un pochino più distratti, e noi rischiamo davvero di stare alla mercé del Governo di turno e in questo modo rischiamo di dover iniziare ogni volta una battaglia e doverci ripetere le stesse cose. Per cui è fondamentale affianco alla battaglia sul riconoscimento dell'insularità in Costituzione provare anche ad attivare le leve che già ci sono, legislazione ordinaria che di fatto, attraverso un decreto attuativo, potrebbero già entrare in vigore insomma nel giro di qualche mese.

Sulla continuità territoriale marittima, anche questo è stato introdotto ed è un tema che si sta affrontando anche a Roma, aggiungo che per gli elementi che ho io probabilmente si procederà con una proroga tecnica, che inizialmente non era

vagliata come soluzione, perché si pensava di riuscire a fare un nuovo bando, per poi andare a costruire un bando che tenga conto di tutta una serie di richieste che arrivano dalla Sardegna in termini di protagonismo, ma anche da una serie di considerazioni fatte a livello di sentenze della Corte Costituzionale, che, rispetto al pregresso, ha stabilito che alla Regione Sardegna non era stata considerata e non era stata consultata così come si sarebbe dovuto fare sulla base del principio di leale collaborazione. Per cui ci siamo, anche come Gruppo, sapendo come sanno tutti i colleghi di tutti i Gruppi che noi sardi spesso siamo pochi, e in Parlamento come in tutti i consessi democratici i numeri contano, quindi forse anche noi tutti quanti, lo dico a me stessa innanzitutto, dovremmo fare uno sforzo maggiore per provare a costruire anche battaglie su alcuni provvedimenti, e a farlo in maniera dura utilizzando tutti gli strumenti e le prerogative di cui siamo dotati.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Mura.

Ha domandato di parlare l'onorevole Pietro Pittalis.

PITTALIS PIETRO, *Camera dei Deputati*. Anch'io ringrazio il Presidente, i consiglieri regionali e il Vicepresidente per questa opportunità di confronto su un tema che ritengo, lo dico alla collega Romina Mura, va esaltato cercando di separarlo

da tutte quelle giustissime questioni che ha evidenziato e che sottoscrivo ma che rischiano nel dibattito politico di annacquarlo, lo dico perché sappiamo che anche in ambito europeo è stato raggiunto un importante risultato con l'approvazione all'unanimità di una risoluzione che aveva come promotore l'onorevole Salvatore Cicu e che purtroppo è rimasto come affermazione di un principio cui poi, mi pare, in questa legislatura non si sta dando gambe, perché non solo sono mutati anche i soggetti di rappresentanza elettiva ma soprattutto perché alcune obiezioni che vengono poste trovano la giustificazione argomentativa su un sistema di norme, di leggi che potrebbero alla bisogna essere utilizzate per raggiungere l'obiettivo che si propone invece questa iniziativa che, si dice, è tarda da venire, sembra più una petizione di principio, si vede come sta andando l'andamento nel Senato della Repubblica.... Ecco, allora io direi che, o c'è la convinzione, e logicamente io non ho la pretesa di estenderla o imporla a chicchessia ma io sono un convinto sostenitore dell'inserimento in Costituzione del principio della insularità perché dà forza all'azione politica del nostro Governo regionale (chiunque esso sia), dà forza all'Italia e dà forza in Italia e in Europa, che non è cosa di poco conto. Quindi io direi che è importante concentrare massimamente sul tema, e Romina ha detto bene, è

impensabile che da soli i sardi possiamo raggiungere l'obiettivo, e allora la prima cosa da fare, peraltro l'abbiamo anche insieme sperimentato con successo perché grazie a Michele Cossa e anche agli amici Riformatori è stato possibile riunire espressioni di diversi partiti politici e gruppi politici in maniera davvero trasversale, che ha compreso tutti, da LEU al Pd passando per il Movimento 5 Stelle, Lega, Forza Italia, Fratelli d'Italia, espressioni del Gruppo Misto, e questo sta a significare quindi che una azione intensificata in questo periodo anche da parte nostra con questi colleghi, ma soprattutto chiamando... perché ritengo che sia assolutamente necessario che a questa battaglia si unisca la Sicilia, perché il problema riguarda anche e soprattutto la Sicilia, la quale Sicilia per esempio nel corso della discussione sulla legge di stabilità da parte di alcuni colleghi sono stati presentati emendamenti per mutuare l'esperienza della continuità territoriale in vigore in Sardegna, lo dico perché mi fecero notare allora, e a maggior ragione su un tema importante come quello in discussione, che probabilmente si avverte più che nel passato la necessità di unire le forze per fare massa critica, e penso che oggi noi siamo nelle condizioni anche con la Sicilia di poter mettere all'attenzione dell'agenda politica nazionale del Parlamento il problema. Io per la verità, penso di non svelare alcun segreto anche perché l'idea che Romina ha qui palesato di eventualmente pensare di percorrere anche la strada della Camera depositando una proposta di legge di valenza costituzionale anche presso la prima Commissione della Camera, è una ipotesi che io devo dire ho avanzato all'onorevole Frongia in qualità di Presidente del comitato, non ho voluto assumere una iniziativa individuale, perché non mi pare che sia il caso, e men che meno una iniziativa che potesse in qualche modo confliggere con quella in essere presso il Senato, e aspettavo questa occasione, ma tu hai giustamente anticipato, perché io non vi nascondo che ho già fatto preparare dall'Ufficio legislativo una proposta, inserendo in ordine alfabetico tutti i nomi dei parlamentari della Sardegna, ma si trattava eventualmente di discutere e decidere insieme se era il caso anche di estenderlo alla firma di tutti i colleghi di tutti i partiti espressione della Regione Sicilia, e depositarlo e incardinarlo nella Commissione affari costituzionali della Camera. Questo secondo me può servire anche come una sorta di sollecitazione, perché i senatori se vogliono recuperare recuperino, altrimenti cerchiamo di dare una corsia davvero preferenziale, perché ho paura che siccome il tempo passa, siamo quasi allo scadere del secondo anno, si rischia, e tu hai memoria storica Michele di altre battaglie di questa natura in relazione all'Assemblea

Costituente, quando, pur con la buona volontà di alcuni deputati, la questione fu incardinata ma poi non se ne fece nulla, e tutto è possibile in questa legislatura, anche una chiusura anticipata. Quindi, se i colleghi sono d'accordo noi possiamo, se logicamente sono d'accordo i colleghi consiglieri regionali componenti di questa Commissione perché vorremmo non fare cose di nostra iniziativa ma concordate con voi, se è il caso valutare questa opzione e da ultimo anche facendo leva su un aspetto che va valutato per l'importanza e le implicazioni che ha: le Regioni del Centro Nord stanno proseguendo, sia pure con le difficoltà che noi conosciamo, sul fronte delle autonomie cosiddette diversificate, ma sono risultati che stanno ottenendo, e mi pare che inserire questa nostra problematica nel quadro di una rivendicazione che le Regioni del Centro Nord stanno facendo possa anche da questo punto di vista aiutare e compensare in termini di velocizzazione anche di questa istanza, che, ripeto, io penso che se c'è chiarezza innanzitutto da parte nostra, senza riserve, perché qualcuno può anche legittimamente decidere "io non ci sto", il problema è che se noi ci presentiamo uniti e coesi siamo capaci di attrarre anche a noi non solo altre realtà territoriali ma soprattutto far coinvolgere il Governo su questo tema, sul quale io vorrei anche capire, e questo lo possiamo fare nel momento in cui incardinata la legge, sentiti i Ministri competenti, possiamo conoscere sapere se l'iter potrà avere un esito positivo oppure se dobbiamo rassegnarci e aspettare tempi migliori. Lo dico con assoluta chiarezza, perché i provvedimenti hanno anche delle implicazioni non solo sul piano politico ma anche su altri versanti, quindi importante sarà, ma penso che la Commissione avrà anche ipotizzato di sentire i rappresentanti del Governo nazionale, capire, perché ad oggi veramente io non ho ancora capito la posizione che potrà assumere il Governo, ma già sarebbe un grande risultato se questa ipotesi non venisse ostacolata.

PRESIDENTE. Grazie onorevole Pittalis. Prima di dare la parola agli altri deputati, volevo dire sul punto della eventuale presentazione di una proposta di legge, che io personalmente vedo con estremo favore, credo che l'interlocutore sia il Comitato promotore, nel senso che è una valutazione di opportunità da fare direttamente con il Comitato promotore.

Ha domandato di parlare l'onorevole Andrea Frailis. Ne ha facoltà.

FRAILIS ANDREA, *Camera dei Deputati*. Grazie, Presidente, grazie soprattutto per questa iniziativa che credo debba essere corroborata dall'azione di tutti noi. Io parto da quello che diceva l'onorevole Pittalis poco fa, vale a dire del

tentativo di rafforzare il nostro operato magari coinvolgendo la Sicilia, e sono talmente convinto di questo che la settimana scorsa ho cofirmato una proposta di legge dell'onorevole Fausto Raciti del mio partito proprio per definire le linee di una continuità territoriale di Sicilia e Sardegna e delle isole minori. Niente di rivoluzionario, ho dato il mio contributo a questa proposta di legge attraverso l'elaborato di quello che dal Consiglio regionale è stato prodotto negli ultimi anni, non soltanto in questa legislatura ma anche nella precedente, per cui si parte ovviamente dalla istituzionalizzazione del diritto dei sardi a una mobilità a costi che siano uguali a quelli degli altri abitanti dell'Italia, e poi tutta un'altra serie di cose che se volete vi invierò magari la prossima settimana quando questa legge sarà incardinata.

Ha ragione Romina quando sottolinea la collega la necessità, e lo ha fatto anche Pietro poco fa, la necessità che i sardi mettano un po'del loro per quanto riguarda l'insularità; devo dire che anch'io ho qualche timore sul clima che si respira sul tema generale delle rivendicazioni da parte delle Regioni, perché, vedete, l'autonomia differenziata che è proposta e sostenuta dalle forti Regioni del Nord – Emilia-Romagna, Lombardia e Veneto – a parole sono tutti d'accordo per un

qualcosa che non vada a confliggere con i diritti e con le esigenze delle Regioni meno avvantaggiate da questo punto di vista, però poi nelle cose l'autonomia e le richieste da parte delle Regioni un po' meno fortunate sono sempre viste con fastidio un po' a tutti, succede in tutti i Gruppi, dobbiamo fare una professione di realismo da questo punto di vista, è difficile anche per questo, cioè una richiesta nostra sull'inserimento in Costituzione dell'insularità affiancata in contemporanea con le richieste delle Regioni più ricche d'Italia sta cominciando a creare fastidio, dobbiamo dircelo, non dal punto di vista di "cosa vogliono questi?", ma, "insomma, non potevate trovare un altro momento?": questa è la realtà. Ha ragione Pietro, oltre alla forza che dobbiamo mettere nella nostra azione dobbiamo essere anche temporalmente pronti a trovare anche altri (...); è vero che il Governo non è del tutto assente da questo punto di vista, lo ricordava Romina poco fa che nel "milleproroghe" sono state inserite delle risorse per il tavolo relativo all'insularità, il ministro Boccia è stato sensibile (lo abbiamo incontrato io e Romina a Roma), non è del tutto sordo a queste istanze, certo che è difficile per le condizioni generali e per quello che è il clima relativamente alle Regioni.

Volevo dire un'altra cosa relativamente alla continuità. Ve l'ho detto, io sono

convinto che questa azione con la Sicilia possa essere davvero più forte se noi ci battiamo come isole, senza pensare a quello che è stato sulla legge elettorale europea, insomma i siciliani, almeno i colleghi che io ho affianco alla Camera, sono convinti di poter fare anche una battaglia per l'insularità con noi, non solo per la continuità anche per l'insularità, sono vicini a noi da questo punto di vista. Vorrei dire un'ultima cosa, Pietro ha ragione, il pericolo di annacquamento è reale, dobbiamo essere forti ma anche realisti da questo punto di vista, e mi permetto da professionista che ha frequentato la comunicazione per molti decenni, di dire che la questione dell'insularità noi la dobbiamo portare a livello della gente, Michele, andiamo nelle scuole a dire ai ragazzi che cosa significa l'insularità, che cosa ci guadagneranno i loro genitori da questo punto di vista, cosa ci guadagnano loro come cittadini della Sardegna e dell'Italia. Io ho parlato con dei ragazzi, ho una figlia universitaria, non sanno nulla se non si informano per conto loro, che cosa significa insularità in Costituzione, il diritto prima di tutto dei sardi. Anche da questo punto di vista io sono, insieme ai colleghi del mio partito ma credo insieme a tutti, anche al fianco del Consiglio regionale, al fianco di questa Commissione che è così meritoria, anche per spiegare alla gente pubblicamente cosa significa, che cosa significa avere l'insularità in Costituzione, cosa ha significato non averla.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Frailis. Ha domandato di parlare l'onorevole Guido De Martini. Ne ha facoltà.

DE MERTINI GUIDO, Camera dei Deputati. io sono venuto oggi più che altro ad ascoltare, parlavo prima col Presidente, sono sempre stato un po' scettico sull'insularità perché mi chiedevo sempre "ma c'è bisogno di scriverlo in Costituzione per capire che siamo un'isola?", questo era il mio dubbio, però io e il mio partito siamo disponibili a qualunque azione possa favorire i sardi in quello che per noi è uno svantaggio veramente enorme. Io parlavo prima con i colleghi, la metà dei giorni in cui noi finiamo a Roma di lavorare non ce un aereo per tornare in Sardegna, parliamoci chiaro, quindi noi magari alla fine lo troviamo con le priorità perché siamo viaggiatori frequenti, ma è evidente che un turista non lo trova e andrà da un'altra parte del mondo, un malato che vuol fare una vista fuori non lo trova, quindi per noi è fondamentale. Io credo che sia giusto quello che diceva la collega Mura cioè che fondamentalmente è un discorso che riguarda il nostro Stato e l'Unione europea, perché l'interlocuzione che avviene lì con quel vincolo degli aiuti di Stato e quell'interpretazione restrittiva di questo regolamento europeo ci penalizza

enormemente, però volevo fare una riflessione che è questa. Noi siamo un popolo superidentitario, ci sentiamo sardi più di qualunque altra cosa, mettiamo la nostra bandiera dei quattro mori davanti a tutto, però secondo me manca, guardandolo da fuori, una identità in Parlamento dei sardi, non esistono, mentre altre regioni hanno i loro gruppi parlamentari forti che portano avanti delle istanze noi non l'abbiamo mai fatto, quindi riuscire a fare questo sarebbe fondamentale, portare avanti un'istanza non come Guido De Martini che va a interrogare il Ministro dei trasporti, non come Romina Mura che magari va ad interrogare il proprio Ministro di appartenenza a seconda dei Governi che cambiano, ma andare come tutti i parlamentari sardi sarebbe ben diverso. Questa è una cosa da creare, non esiste, e questa Commissione potrebbe essere anche il posto dove far crescere questa identità e questo sentimento che potrebbe essere molto utile, l'appaiamento con i siciliani è naturale che ci sia però noi dobbiamo creare questa cosa che per adesso non abbiamo, noi non abbiamo mai fatto una riunione di tutti i colleghi sardi a Roma, in certi casi neanche ci conosciamo per certi versi, perché i Cinque Stelle sono stati dei deputati che non erano persone tanto conosciute e quindi probabilmente io non conosco tutti i colleghi dei Cinque Stelle, e invece i 16 deputati della Sardegna, come anche poi dall'altra parte i senatori, dovrebbero su questi temi veramente andare assieme, poi su altri temi potremmo anche scannarci ma su un tema del genere come non si può essere d'accordo? Questa è una cosa da fare, è una cosa che dobbiamo far crescere importantissima, poi ripeto il mio partito, la Lega, qualunque cosa possa aiutare in questa direzione, compreso il discorso dell'insularità, siamo a disposizione.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole De Martini. Se i colleghi desiderano intervenire possono farlo.

Ha domandato di parlare il consigliere Antonio Mundula. Ne ha facoltà.

MUNDULA ANTONIO (Fratelli d'Italia). Grazie Presidente, grazie anche ai deputati che son venuti stasera. Oggi forse è la riunione che abbiamo fatto per l'insularità più soddisfacente, perché è vero che abbiamo sempre parlato di quali sono le penalizzazioni che abbiamo, di quali potrebbero essere non i vantaggi, che sarebbero chiaramente opportuni, ma sarebbe una parità di situazioni con le altre Regioni. Oggi abbiamo parlato di come trovare una soluzione veramente alla cosa, secondo me è soddisfacente quello che ha detto l'onorevole Pittalis, soprattutto bisogna cambiare delle regole perché non possiamo ogni volta a tempo, come ha detto anche l'onorevole Cossa, aspettare ed elemosinare sempre degli aiuti che sì

sono delle compensazioni che in fin dei conti risolvono, ma per quanto? Per un anno, per due anni, per questo dobbiamo trovare una soluzione che sia definitiva nel tempo e sicura, che non ci costringa, come sta succedendo adesso per esempio per la continuità territoriale, di colpo a trovarci affogati con l'acqua alla gola, senza la soluzione in mano. E' importantissimo anche il fatto che la Sicilia si unisca in questa battaglia, soprattutto perché alla fine rappresenteremo sette milioni e mezzo di persone, non sarà più una Regione, sono 7 milioni e mezzo di persone che, pur con le esigenze diverse perché effettivamente l'handicap della Sardegna a mio avviso è molto superiore a quello della Sicilia, però la forza e la spinta propulsiva che potremmo avere sarà sicuramente migliore. Il fatto di presentare una legge alla Camera va benissimo, secondo me dovrebbe essere un qualcosa fatto insieme al Senato perché anche lì l'unione fa la forza, e ogni deputato e ogni senatore dovrebbe fare nel suo partito opera di convincimento, perché qualcuno l'ha già detto in politica i numeri contano e purtroppo noi siamo pochi, ma soprattutto mi sto accorgendo che oltre a essere pochi molte volte non siamo neppure riuniti su problemi che dovrebbero trasversalmente legarci e vincolarci a filo doppio. Forse l'esempio di questa Commissione è importante, perché qua sono rappresentati tutti i partiti, siamo

tutti fermamente convinti, abbiamo un obiettivo e lo perseguiamo fino alla fine. Il vostro aiuto sarà veramente importante.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Mundula. Ha domandato di parlare il consigliere Giuseppe Meloni. Ne ha facoltà.

MELONI GIUSEPPE (PD). Grazie Presidente, un saluto agli onorevoli deputati e chiedo scusa per essere arrivato con un pochino di ritardo però colgo l'occasione per parlare del dibattito che c'è stato fra me, il consigliere Li Gioi, un collega del centrodestra e un deputato del centrodestra sulla continuità territoriale, per dire che il dibattito si è sviluppato essenzialmente sul classico confronto, e poi inevitabilmente scontro, su chi ha fatto e chi non ha fatto, su chi lo doveva fare e chi non lo doveva fare, e non c'è stato il tempo, e mi è dispiaciuto, per fare la domanda da parte del giornalista sull'insularità, che probabilmente sarebbe stato l'elemento che ci avrebbe trovato d'accordo verso una via d'uscita su un problema così grave. Ovviamente l'insularità non è equiparabile unicamente alla questione trasporti, però la questione trasporti credo che sia proprio l'emblema del problema insularità che non viene riconosciuta alla Sardegna, e quindi potrebbe essere anche poi l'insularità la via d'uscita per poter poi io direi anche attenuare un po' il conflitto fra le forze

politiche, che ovviamente è fisiologico e naturale però poi diventa snervante quando entra nella spirale di una campagna elettorale che non finisce mai, perché siamo sempre tutti condizionati dagli eventi e non ci concentriamo probabilmente su quella che potrebbe essere la via d'uscita. Quindi, sulla base di quanto è stato detto, io non sono stato presente purtroppo il giorno che sono stati auditi i senatori, mi pare di capire che non siano stati fatti grandi passi avanti rispetto all'audizione che una delegazione di questa Commissione ha fatto, insomma siamo stati auditi dal Presidente della Commissione affari costituzionali del Senato e da alcuni senatori, quasi tutti di quest'Isola, per cercare di capire qual è lo stato dell'arte della proposta di legge popolare che giace in quella Commissione, credo che non sia proprio stata incardinata nei lavori della Commissione questa proposta di legge, mi riferisco al Senato. Ecco, allora io direi cerchiamo di sfruttare questa occasione d'oro dove mi pare di capire che tutti abbiamo individuato come elemento di unione e non di divisione questa battaglia sull'insularità, al di là dei distinguo anche all'interno delle stesse appartenenze politiche, però mi sembra di capire che all'interno di tutti i partiti comunque prevalgano le forze che sono per il sì all'insularità. Sfruttiamo questa occasione dove ognuno secondo me deve fare la sua parte, quindi, per fare un

esempio, adesso qui ho di fronte il deputato della Lega che se non sbaglio e anche il coordinatore regionale della Lega, ecco se mi posso permettere, il Presidente della Commissione affari costituzionali che ci ha ricevuto è un autorevole esponente della Lega Nord, ecco io sono sicuro che l'ha già fatto l'onorevole De Martini, vero, l'ha già fatto è lo farà ancora, così come noi dovremmo fare al nostro interno come centrosinistra e Partito Democratico, così come farà il Movimento 5 Stelle rispetto all'altro Presidente di Commissione di riferimento alla Camera, che se non sbaglio è del Movimento 5 Stelle. Insomma, questi sono i piccoli passi che sono i grandi passi per portare poi a un risultato, cioè, al di là delle parole dove tutti siamo d'accordo, poi alla fine contano i fatti, e questo potrebbe aiutarci anche a accendere un dibattito che possa scaldare il cuore dei sardi sul tema, sardi che in effetti sono molto distanti. Io credo che dobbiamo cambiare rotta in questo senso, e son convinto che con un'azione comune dei deputati e dei senatori di quest'Isola unitamente ai siciliani, che mi pare condividano seppure in forma meno grave la nostra il nostro problema, che può essere anche un'opportunità come è stato detto anche in questa Commissione, io credo che se si viaggia in quella direzione in tempi decenti qualche risultato può arrivare.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Meloni. Ha domandato di parlare il consigliere Eugenio Lai. Ne ha facoltà.

LAI EUGENIO (LEU). Molto velocemente per provare a inserire altri ragionamenti a quelli già utilissimi a cui abbiamo assistito. Anch'io credo come l'onorevole Mundula che questa di oggi, sia per i temi trattati sia anche per il modo in cui sono stati trattati, sia una delle sedute di Commissione più utili che fino ad oggi abbiamo svolto, al pari di quella con l'ex presidente Pigliaru che si è anche un po' spogliato dai panni di ex governatore e anche in virtù del suo lavoro di professore dell'Università di Cagliari ha dato un grosso contributo. Voglio provare a inserirmi all'interno del dibattito non in termini di scontro sulla continuità territoriale, avremo modo di farlo venerdì perché naturalmente i dieci mesi di Governo avrebbero dovuto portare a qualche almeno ipotetica soluzione a qualche discussione almeno nelle Commissioni competenti, e non c'è stata, non voglio cadere in questo in questo tranello, voglio invece provare ad adottare l'altra faccia della medaglia, quella dell'incontro invece dello scontro sui temi su cui tutti abbiamo detto che siamo concordi e abbiamo posizioni pressoché simili. Sulla questione del blocco che c'è stato delle operazioni relative alla calendarizzazione della proposta d'iniziativa popolare al Senato abbiamo già avuto modo anche di discuterne con i senatori, devo dire che c'era la promessa o l'impegno della Presidente della Commissione di calendarizzare alla prima riunione dei Capigruppo all'interno della Commissione la proposta sull'insularità, non c'è stato, naturalmente non sappiamo il perché, sappiamo solo alcune delle giustificazioni che ci sono pervenute dai senatori e siamo tutti abbastanza esperti per capire che il problema non può essere solo quello che c'è un presidente della Lega e il Governo di un altro schieramento politico, anche perché è un tema su cui tutte le forze politiche sarde sono concordi, e quindi naturalmente ci deve essere un maggiore senso di responsabilità anche da parte del Senato della Repubblica. Per questo accolgo anch'io con favore la proposta sia dell'onorevole Pittalis, sia da parte dell'onorevole Mura, dell'onorevole Frailis e di tutti i parlamentari che questa sera sono intervenuti nel depositare anche una proposta di legge alla Camera, e allo stesso tempo, Presidente, pensare un calendario di incontri anche con i Capigruppo sia alla Camera, sia al Senato a questo punto, perché non possiamo più attendere l'esito degli eventi così come speriamo che accadano.

Anch'io credo che sia il caso di mobilitarsi, noi possiamo farlo in questo modo attraverso il sostegno dei parlamentari, possiamo anche provare ad accettare il

suggerimento che l'onorevole Frailis ci ha proposto poc'anzi, ossia provare ad aprire questa Commissione anche all'esterno, attraverso un ciclo di incontri che naturalmente nei diversi territori si può pensare di realizzare sia con le scuole superiori sia con l'università sia con il mondo produttivo e in generale con la società sarda, provare anche ad accettare la proposta e anche la disponibilità che c'è stata fatta questa sera da parte dei parlamentari di partecipare a questi incontri e di provare a discutere con la collettività sarda del prossimo futuro, perché è vero in tanti si trincerano dietro la questione economica però ha ragione il presidente Pigliaru quando dice che è una questione di regole e non una questione di risorse economiche, perché anche sulla continuità territoriale le risorse ci sono tutte, poi reputo anch'io che sia stato uno sbaglio revocare il bando, perché si è dato un messaggio decisamente di arrendismo rispetto alle polemiche e anche alle segnalazioni che sono state fatte, però credo che sia utile pensare di calendarizzare questa Commissione anche all'esterno di quest'aula e provare ad aprirci alla società sarda, per far sì che diventi davvero una battaglia di popolo e non solo una battaglia della politica, di chi ci crede e di chi magari la porta avanti solo perché questo tema in questo momento è il tema un po' più caldo.

PRESIDENTE. Grazie onorevole Lai. Ha domandato di parlare il consigliere Roberto Li Gioi. Ne ha facoltà.

LI GIOI ROBERTO (M5S). Io ritengo che ogni incontro che abbiamo fatto abbia avuto il suo valore, abbia avuto i suoi contenuti, per arricchire anche il nostro percorso, è chiaro che si è partiti dagli ex Presidenti di Regione, che poi completeremo con l'onorevole Cappellacci giovedì, che chiaramente hanno dato una visione dall'esterno portando il loro contributo come professore, è il caso di Pigliaru, o come mente oltre l'ordinario, come Soru, però ciascuno di loro ha dato con passione il proprio contributo. Per esempio io ricordo Renato Soru che ha detto "io non ci credo" però ha dato la sua versione per arrivare ugualmente all'obiettivo, e questo è importante, perché tutti siamo sardi e tutti rappresentiamo i sardi, e oggi abbiamo registrato un passo in avanti molto importante: la proposta dell'onorevole Pittalis che è importante ha i nominativi in ordine alfabetico di tutti i nostri parlamentari, questo vuol dire essere compatti, vuol dire non avere bandiere ed è fondamentale. E' un passo in avanti che abbiamo fatto oggi, come sapere da Romina Mura che seppure per poco il Governo ha posto una piccola cifra per il tavolo sull'insularità, è qualcosa che prima non c'era e che abbiamo saputo oggi. Dalla mia

esperienza molto modestamente di cronista, non a livello dell'onorevole Frailis, ritengo che oggi come oggi la comunicazione sia non importante ma essenziale, e quindi far uscire il concetto di insularità da questa stanza sia decisivo a parer mio; il discorso di coinvolgere le scuole, anche dalla scuola media e dalla scuola primaria direi, è importante, perché io ho una figlia di 13 anni in terza media e determinate cose le capiscono, sono molto più intelligenti di come eravamo noi, perché soltanto così riusciremo ad arrivare più velocemente al nostro obiettivo. Ad esempio, perché la gente sente il problema della continuità territoriale? Perché non può partire, però se tu gli facessi capire che alla base di quello c'è il mancato rispetto della nostra condizione di insularità, capirebbero che bisogna lottare per quello, che sarebbe la panacea di tutti i mali. Su questo della comunicazione dobbiamo per forza lavorarci, perché per esempio quando escono gli articoli anche sulla carta stampata, l'insularità è rarissimo che sia l'articolo di apertura, è sempre di spalla oppure in fondo alla pagina, e sembra che qualcosa come sfumata, che non abbia una concretezza, e invece è l'argomento più concreto da cui deriverebbero tutti gli altri, quindi questo alla comunicazione, aspetto Michele, dobbiamo veramente prendono considerazione in maniera importante se vogliamo affrettare i tempi, che sappiamo non saranno brevissimi, perché c'è la burocrazia, ci sono i governi che cambiano e poi noi abbiamo sia a livello regionale che a livello nazionale il brutto difetto di smantellare tutto quello che ha fatto il Governo precedente perché era di un altro colore, mentre se si analizzano obiettivamente le cose sicuramente qualcosa di buono c'è, sia che venga da destra o da sinistra o dal Movimento 5 Stelle.

PRESIDENTE. Grazie onorevole Li Gioi. Ha domandato di parlare il consigliere Roberto Caredda. Ne ha facoltà.

CAREDDA ROBERTO (Misto). A noi manca un po' di comunicazione e di informazione, lo diceva il collega Li Gioi, però quello che vorrei sentire io, lo dico perché non faccio parte degli schemi destra-sinistra, io vorrei sentire qualche volta qualcosa in più di unione e di compattezza e di parlare la stessa lingua. Come ho sentito Romina Mura, bisogna essere anche compatti, perché spesso io leggo dai giornali che al momento del voto siamo uno da una parte e uno dall'altra poi, non serve secondo me fare tanti proposte al Senato, alla Camera, basta una, se parliamo la stessa lingua e noi sardi siamo uniti... perché continuità territoriale non è solo, come ha detto il senatore, solo per andare, per il turismo, ma serve anche per altri motivi, per andare fuori, per curarci, quindi i trasporti non è solo il turismo ma serve anche

per tante altre cose. Poi ho sentito un passaggio sulla Sicilia, sì, importantissimo, perché io ho avuto modo di conoscere un po' i siciliani e anche politici siciliani: quando vogliono portare risultati per la loro terra sono compatti, questo ve lo assicuro, posso assicurarvi che per le questioni importanti loro non hanno colore, sono per la propria terra, e questo mi farebbe piacere sentirlo anche dai nostri colleghi parlamentari. La Sicilia tra l'altro non ha gli stessi problemi che ha la Sardegna, noi siamo proprio isolati, i siciliani bene o male possono prendere il traghetto quindi è un altro tema. Quindi io quello che vorrei dire, Presidente (le ho sempre fatto i complimenti perché lei sta portando avanti questa Commissione e mi piace come la sta seguendo) che vorrei vedere un po' i colleghi parlamentari e anche i colleghi consiglieri regionali essere uniti in certe battaglie, uniti per le cose importanti.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare il consigliere Antonello Peru. Ne ha facoltà.

PERU ANTONELLO (UDC-Cambiamo). Intanto un grazie ai rappresentanti alla Camera dei sardi, grazie per il contributo che date e grazie per il contributo che si dovrà dare per quanto riguarda questo tema molto sentito, un tema che sta

diventando un principio, uno stato dentro ognuno di noi, ognuno dei sardi, e quindi questo è il grande obiettivo e il grande risultato anche che si sta portando avanti.

La Commissione ma anche il comitato promotore in tutti questi mesi, grazie anche alla forza politica dei Riformatori che è riuscita a coinvolgere tutti in maniera... io non dico trasversale perché non c'è trasversalità qui, c'è veramente un principio che è diventato uno stato dentro ognuno di noi, e allora questo è il più grande degli obiettivi, e io lo dividerei in due momenti, uno di coscienza, ed è quello che ognuno di noi sta prendendo atto e il lavoro che dobbiamo fare è quello di trasferire questa coscienza anche ai nostri colleghi della Camera che non sono sardi, per far capire che la Sardegna è parte integrante dell'Italia, per far capire che noi non chiediamo i privilegi ma chiediamo questa pari dignità, e che non può assolutamente una delle Regioni star male perché fa star male tutta l'Italia, quindi questo è uno già dei principi che dobbiamo far trasformare, poi ci sono le regole, perché dobbiamo dare gambe alla coscienza attraverso le regole non attraverso le risorse, perché lo viviamo nella continuità territoriale, dove abbiamo le risorse ma non possiamo spenderle perché c'è quel "107" del Trattato che ci limita. E allora qual è veramente il trasferimento di coscienza per poi dare gambe alle regole e alle (TC/14-18) norme, è quello di far capire allo Stato membro, quindi all'Italia soprattutto, che non ci ha difeso quando si è seduta intorno al tavolo, perché quel "349" del Trattato di Lisbona, la Spagna, il Portogallo, la Francia ha difeso le sue regioni con l'ultra insularità e col "349" che deroga agli aiuti di Stato, attraverso quei criteri, e noi non siamo ultra insulari ma ne abbiamo altri di requisiti importanti per essere all'interno di quell'articolo, perché senza quell'articolo non si può fare assolutamente niente.

E allora noi dovremmo far cambiare le coscienze e poi le regole, questo dobbiamo fare, quindi non è una trasversalità, ma è veramente un qualcosa che gli altri devono capire che la Sardegna non chiede né privilegi, perché la nostra insularità non è assolutamente una pena, è una grande opportunità, una condizione di grande opportunità. Qualcuno, il grande progettista ci ha fatto diventare insulari per avere un valore, non per avere una pena, allora dobbiamo far capire questo. Io sulla comunicazione starei un pochino attento, la comunicazione significa far capire a tutti che noi siamo sardi, con grandi opportunità, perché altrimenti faremo capire che l'insularita è una pena, non è una pena, è un grande privilegio, è un grande valore.

Quindi le battaglie sino a un certo punto si fanno, ma noi dobbiamo far cambiare le regole allo Stato membro, all'Italia lo dobbiamo far capire, perché è

l'Italia che si siede intorno al tavolo degli Stati membri dell'Europa, perché tutti lo stiamo vivendo con la condizione della continuità territoriale aerea, cioè noi abbiamo le risorse, non le possiamo spendere perché qualcuno ci dice aiuto di Stato. Noi non possiamo stimolare attraverso il co-marketing, come facevamo prima, i low cost perché abbiamo un problema di flussi e quindi in un libero mercato i vettori non vengono, dobbiamo stimolarli attraverso risorse e qualcuno ci dice che non lo potete fare perché è aiuto di Stato. Le compagnie tradizionali, accenno del processo di infrazione attraverso le loro istanze verso il low cost, il low cost lo fanno verso le tradizionali e la continuità territoriale. Quindi dobbiamo stare attenti, il problema è tutto nello Stato membro attraverso l'Europa, questo dobbiamo fare, cambiamo le coscienze e le regole.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare il consigliere Francesco Agus. Ne ha facoltà.

AGUS FRANCESCO (Progressisti). La ringrazio anche per aver calendarizzato a stretto giro gli incontri con i parlamentari, perché su un tema come questo era centrale il confronto anche con chi rappresenta la Sardegna e non solo il partito che ha contribuito alla sua elezione in Parlamento. Lo dico perché questa

Commissione nasce con lo spirito di essere un luogo di confronto laddove altri, giocoforza, sono luoghi di scontro. Anche la forma che è stata scelta, quella della Commissione consiliare, è una forma che si presta a battaglie che probabilmente troveranno la conclusione, speriamo in altre legislature. Io sono convinto che la chiusura definitiva di questo tema non la vedremo in questa legislatura regionale e con estrema difficoltà, anzi con quasi totale sicurezza, non la si vedrà in questa legislatura parlamentare destinata forse ad avere anche una vita più breve. Pertanto avere un luogo di confronto neutro, perché in una Commissione consiliare ci sono le maggioranze e ci sono le minoranze, il tempo di solito fa sì che a volte non sempre le minoranze rimangano tali e che ugualmente questo accada per le maggioranze, fa sì che si possano trovare delle soluzioni condivise per far sì che ogni volta non si debba riniziare da zero. Questa è una sindrome che è purtroppo ci opprime, è stato citato prima, io non lo voglio ripetere, quello che è avvenuto e che sta avvenendo riguardo la continuità territoriale, per esempio, mi sembra che ci sia la sensazione che su quei temi dai quali tutti noi dipendiamo, perché nessuno di noi vuole rimanere a terra, nessuno di noi vuol vedere i propri conoscenti, i propri concittadini che hanno investito in imprese turistiche doverle chiudere perché magari non c'è la materia prima, cioè non c'è la possibilità per i visitatori di arrivare nella nostra Isola, ebbene nessuno punta allo sfascio, la cosa migliore sarebbe avere appunto dei luoghi come questi, dove tutti, consiglieri regionali di minoranza e di maggioranza, parlamentari di maggioranza e di minoranza, si confrontano e mettono su delle soluzioni capaci di far fare alla nostra isola, se non qualche passo avanti, quantomeno evitare di fare passi indietro, perché la sensazione su molti temi che sono stati toccati, è proprio quella. Se ne è parlato in Commissione con un ex Presidente della Regione, si parlava del fatto che rispetto a trenta anni prima la Sardegna, in questa fase del presidente Soru, avesse molte più possibilità rispetto a quelle che erano alla nostra portata appena trenta anni fa. Oggi un manager di Amazon, una multinazionale che ha un fatturato superiore a quello del PIL di moltissimi Stati del mondo, dà la possibilità ai suoi dirigenti di poter risiedere nella città di Cagliari e coordinare staff di lavoro dislocati tra il Costarica e il Canada senza nessun problema, fare colloqui di lavoro interrogando potenziali nuovi assunti di Amazon dal proprio ufficio di Cagliari e magari interrogare un americano o un australiano. Paradossalmente però, nonostante la Sardegna abbia queste potenzialità e queste possibilità date dalla tecnica, per chi prende una nave o per chi deve prendere un volo, i disservizi sono gli

stessi di trent'anni fa e a volte anche i mezzi con i quali si deve viaggiare, perché basta prendere la Moby Dada che si ferma un giorno sì e un giorno no in mezzo al Tirreno, per rendersi conto di quella che sia la nostra situazione.

Quindi ben venga questo discorso in Commissione, io credo che sia anche prossima una piccola sintesi, anche quelli che non ci credono, come li definisce giustamente l'onorevole Li Gioi, credo non possano negare che ci sia un diritto che può anche avere un altro nome, non ci piace chiamarlo insularità, io credo che nessuno però possa dirsi contrario al fatto che la Sardegna aspetti un regime derogato in materia di aiuti di Stato. Su questo tema ho visto che anche chi in Consiglio regionale, in Parlamento, si è dimostrato più tiepido, è sicuramente disposto a sottoscrivere, per cui io credo che valga la pena continuare questo lavoro, continuare a studiare e approfondire l'argomento, perché quell'obiettivo, quindi la deroga in materia di aiuti di Stato, ci serve per il traguardo futuro e quindi ci servirà quando il principio dell'insularità sarà pienamente riconosciuto dallo Stato italiano, dalle altre regioni e dalla Comunità europea, ma ci serve anche per questa fase transitoria.

Perché buona parte dei nostri problemi, quelli che appunto oggi non rendono possibili per un sardo prenotare un volo per la stagione estiva 2020 e per qualunque

turista nel mondo prenotare un volo per raggiungere la nostra Isola, è legato sempre a quel tema. Cioè, c'è una normativa in materia di aiuti di Stato che viene applicata alla Regione Sardegna, né più né meno nello stesso modo in cui questa viene applicata alla Regione Marche o alla Regione Lombardia, però la Sardegna non può essere sottoposta allo stesso vincolo. Io credo che quel parallelo con la Regione Sicilia non sia per forza positivo, cioè non sia per forza la nostra carta vincente, ecco io non la giocherei "a balla sola", passatemi il termine, perché la Regione Sicilia è una realtà estremamente complessa, con un numero molto superiore di abitanti, il cui ingresso in un regime derogato spaventerebbe molto più di quello che farebbe la semplice deroga concessa a una regione di un milione e mezzo di abitanti. Cioè, la deroga che noi dobbiamo chiedere, questo almeno a mio giudizio per l'idea che mi sono fatto della questione, è una deroga legata anche al fatto che noi, pochi abitanti di una regione ultraperiferica nel Mediterraneo, perché tra le regioni del Mediterraneo siamo quella che più di altre è legata ai voli, è legata ai trasporti aerei più che quelli via nave, che movimenta l'uno per cento dei transiti dei voli aerei quotidianamente operati in Europa, un regime derogatorio per i voli per la Sardegna non può in alcun modo influenzare la concorrenza a livello comunitario, questo è il

tema che secondo me rafforza la nostra posizione. Se allarghiamo il cerchio, se pensiamo per esempio di fare un fronte comune, che secondo me è una cosa utile per alcuni versi, però non per forza rappresenta la carta vincente, con le altre regioni insulari dobbiamo mettere in conto per esempio che difficilmente la situazione delle Baleari può essere conforme alla nostra, può essere resa omogenea alla nostra e può anche essere ugualmente innocua rispetto appunto al mercato dell'Unione europea. Questo lo sto studiando, lo stiamo approfondendo, credo che un tema di questo tipo meriti un ulteriore approfondimento in Commissione e mi fa piacere appunto che ci sia questo terreno in cui scambiarci questo tipo di informazioni senza essere tacciabili di lesa maestà o di essere in qualche modo conniventi con la parte opposta politica e sia invece positivo portare qui, ciascuno di noi, le proprie istanze, metterle a confronto e magari se non per questa legislatura, quantomeno per non dover ripartire da zero tutte le volte, avere un po' di lavoro fatto ed essere subito disponibili a presentare soluzioni per il miglioramento della vita di tutti.

PRESIDENTE. Subito dopo darò la parola a chi ritiene di intervenire per qualche precisazione, oppure per qualche breve approfondimento. Io voglio veramente ringraziare tutti i parlamentari che hanno portato un contributo importante

a questa discussione, raccolgo il parere espresso da tutti i colleghi consiglieri regionali, è stato veramente un incontro soddisfacente da questo punto di vista e ringrazio anche tutti i colleghi che sono intervenuti perché credo che abbiano veramente dato la dimostrazione tangibile di come questa Commissione vuole muoversi, cioè con spirito assolutamente unitario. Mi è piaciuto molto quello che ha detto l'onorevole Peru, qui siamo oltre la trasversalità, siamo oltre la trasversalità e questo è molto importante, perché uno degli obiettivi di questa battaglia è quello, adesso non ricordo chi l'ha detto, ma vorrei sottolinearlo, di diventare una grande battaglia di popolo, unificante, poi ci possiamo dividere per come è naturale e come è giusto che sia in un sistema democratico, ognuno per la sua appartenenza politica, però se ci fosse un tema su cui la Sardegna deve marciare unita in tutte le sue espressioni istituzionali, poi onorevole De Martini, non so se questa Commissione può avere l'ambizione di diventare il luogo unificante. Se può essere utile, noi siamo a disposizione, magari calendarizzando un altro incontro con i vostri colleghi che oggi non sono potuti venire, perché io credo che se tutti i deputati sardi oggi fossero stati presenti sarebbe stato un arricchimento sicuramente per noi, ma probabilmente anche per loro. Per quanto riguarda la proposta di presentare una proposta di legge, è

una valutazione di opportunità che secondo me bisogna fare sulla base di un ragionamento, ne parlerete e valuterete cosa fare. Per quanto riguarda invece una serie di punti che ha toccato l'onorevole Frailis, volevo precisare alcune cose. La prima che il principio di insularità era già presente nella Costituzione ed è stato cancellato con la riforma del 2001, devo dirle onorevole Frailis, ahimè, nella assoluta distrazione e silenzio di tutti i parlamentari sardi di allora e della Regione sarda che su questo punto non disse assolutamente nulla e non dico il giorno prima della pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, ma in tutta la fase ascendente quando era chiaro il testo da approvare, questo credo che sia un elemento di riflessione. Io sono d'accordo con lei quando evidenzia gli aspetti comunicativi perché purtroppo anche i grandi messaggi hanno difficoltà a passare, però su questo tema, che tra l'altro ha preso avvio proprio, come accennava l'onorevole Pittalis, nel momento in cui si è cominciato a parlare di autonomie differenziate, quindi io, poi naturalmente sono d'accordo, bisogna essere sanamente realisti, essere consapevoli che la balentia a malapena attacca più qua, figuriamoci se attacca oltre Tirreno, però agganciare l'idea che nella contrapposizione, se vogliamo chiamarla così, tra Nord e Sud, c'è una condizione che non è né Nord e né Sud, ma è insulare, nel momento in cui, per riprendere le sue parole, le regioni più ricche d'Italia, aggiungo d'Europa, rivendicano più competenze e più risorse, detto magari più a bassa voce, ma alla fine la realtà è quella, forse inserire questo discorso, io non lo so se tatticamente può essere utile o meno. Noi l'abbiamo vista come una cosa utile, cioè affermare l'idea nei tavoli dove si decide, che sono principalmente quelli governativi, che c'è l'esigenza di una parte importante della comunità nazionale di esplicare in maniera più piena la sua autonomia e i principi regionalistici, ma c'è anche una condizione, che è la nostra principalmente, insulare, che ancora aspetta di essere messa per lo meno allo stesso livello di partenza, nello stesso podio di partenza, quindi questo ragionamento forse può essere utile, però ripeto, lei ha giustamente richiamato il clima che si respira, che io respiro dalle pagine dei giornali, lì ci siete voi e sicuramente la sensibilità che avete voi non può essere in questo caso sostanzialmente dell'uomo della strada che legge sulle pagine dei giornali quello che si sviluppa nelle Aule parlamentari. Un'ultima cosa volevo dire, quello che ci è stato detto circa l'incardinamento della proposta di legge nella Commissione affari costituzionali del Senato, è che occorre una volontà dei Capigruppo dell'Aula e quindi il presidente Borghesi dice: "Io la inserisco quando voglio, però sono in minoranza, sono un Presidente di minoranza, se i Capigruppo non mi dicono di inserirla, io non la posso inserire". Questo è quello che dice lui. Ultimo aspetto importante, rapidamente, l'incontro con il presidente Pigliaru è stato molto utile sotto diversi aspetti, ma soprattutto, per come la vedo io, da un punto di vista, cioè lui ci ha aiutato a focalizzare bene un argomento che secondo me è fondamentale, c'è una differenza tra la lontananza, la perifericità, perché i residenti della città di Reggio Calabria non possono dire di essere più prossimi di noi alla città di Roma, sono più lontani di noi da Roma. Qual è il dramma nostro? Il dramma nostro è la discontinuità, quindi mentre il cittadino di Reggio Calabria può scegliere tra il treno o la macchina, Flixbus, tutto quello che vuole, magari ci mette dieci ore per arrivare però arriva, da noi l'incertezza derivante dalla discontinuità è quella che alla fine condiziona pesantemente tutto. E' un aspetto che non viene mai toccato, ma noi ci pensiamo a quanto lo stesso sistema sanitario regionale paga le conseguenze di non avere attorno dei sistemi sanitari di altre regioni con le quali confrontarsi? O il sistema accademico sardo che ha da questo punto di vista un problema più o meno simile? Quindi io penso che anche questi siano elementi su cui vale la pena di riflettere.

Ha domandato di parlare il deputato Pietro Pittalis. Ne ha facoltà.

PITTALIS PIETRO (FI). In ambito europeo le isole sono un centinaio, quindi è chiaro che il problema quando si pone a livello europeo, lo si pone in relazione a tutte le isole che fanno parte dell'Unione europea, lo dico perché il profilo che da parte dei colleghi mi pare di aver colto del coinvolgimento, forse in maniera ancora più pressante, della Sicilia, nasce proprio intanto dal superare il primo ostacolo che è quello di vedere approvato in Parlamento il principio che deve dare forza poi nello step successivo, cioè nel tavolo europeo. Quindi non è un problema di sminuire o di creare, perché se poniamo il problema delle contrapposizioni o di quello che possiamo perdere, badate, è già una battaglia persa in partenza, lo dico per richiamare un po' alla... Certo, oggi più che mai, grazie anche alla interlocuzione di una personalità come quella del commissario Gentiloni, ma lo dico, badate, perché ci credo veramente, se noi potessimo sensibilizzarlo, visto il ruolo che lui ha assunto in ambito europeo, e una volta approvato in Parlamento e inserito in Costituzione, seguire l'esempio, che come mi ricordava il mio amico Antonello Peru, già la Spagna, il Portogallo e la Francia, per alcune limitatissime realtà, hanno potuto ottenere la deroga rispetto all'articolo 349 del Trattato. Questo

sarebbe un risultato, il risultato finale auspicabile, si tratta però di fare le cose una alla volta, ed ecco perché siccome non vedo tutta questa strada in discesa, la forza solo dei sardi, per quanto possiamo creare tutte le condizioni di coesione e di unità, non mi pare sufficiente. Lo dico, ma forse mi sbaglio, ma ritengo che sia assolutamente necessario anche ricomprendere quindi una realtà territoriale importante come la Sicilia, proprio perché intanto portare a casa il primo risultato importante, poi il resto si vedrà in seguito, ma oggi l'obiettivo è l'inserimento della insularità in Costituzione e quindi dobbiamo utilizzare tutti gli strumenti e anche le coesioni possibili di colleghi e realtà territoriali anche al di fuori di quelle presenti in Sardegna.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare la deputata Romina Mura. Ne ha facoltà.

MURA ROMINA (PD). Due considerazioni velocissime, una sempre relegata alla riforma, la rivisitazione appunto della legge sugli aiuti di Stato, io l'ho detto anche prima, però lo vorrei ridire, ma non perché il commissario Gentiloni è uomo del mio partito, non è per questo, ma a me non è sfuggito quando lui ha presentato il nuovo percorso europeo verso un'Europa più verde, con i finanziamenti

per la decarbonizzazione, eccetera, che a quel pacchetto di interventi lui ha affiancato in maniera, siccome è persona perbene e seria, adesso al di là dell'appartenenza, quindi se l'ha detto c'è un disegno in Europa, lui ha detto: "Noi dobbiamo lavorare anche sulla rivisitazione della legge sugli aiuti di Stato", per questo io dicevo, quel discorso che faceva l'onorevole Pittalis che poi ha fatto anche l'onorevole Peru, un po' tutti, è da percorrere, perché secondo me questo è il momento giusto, sicuramente sarà lungo, sicuramente sarà complicato, e ritengo anch'io, Francesco, che in questo caso l'alleanza con la Sicilia ci serva. Perché io l'ho detto prima, noi sardi siamo pochi, a prescindere dai tagli e dalla rappresentanza parlamentare, noi siamo pochi anche oggi, e spesso quando le altre regioni fanno la voce grossa ottengono, noi dobbiamo sempre cercare sponde in altri colleghi del Parlamento, perché sennò abbiamo difficoltà, anche se ci mettiamo tutti insieme, ad ottenere delle cose che magari non vanno nella stessa strada individuata in quel momento dal Ministro che sta seguendo la vicenda specifica. Poi, l'altra cosa che volevo dire me la sono dimenticata, perché erano due...

PRESIDENTE. Io penso che sia anche una necessità perché l'Europa oggi si trova ad applicare rigidamente regole sugli aiuti di Stato e ha da una parte la Cina,

dall'altra parte gli Stati Uniti, e dall'altra parte ancora la Russia, che ha una tradizione di statalismo che tutti quanti conosciamo. Quindi, alla fine, gli unici ad applicare regole rigide sulla concorrenza siamo noi, ma questo determina una situazione deteriore nel contesto mondiale.

MURA ROMINA (PD). L'altra cosa che volevo dire, secondo me ci dobbiamo infilare in questo momento proprio perché è il momento. L'altra cosa che volevo dire è che io prima ho parlato della legge sul federalismo, non per depotenziare la battaglia sull'insularità in Costituzione, che secondo me è l'obiettivo, il senso, il sentimento, come diceva anche l'onorevole Peru, più che una trasversalità è proprio un senso di questa battaglia politica, ma io parlavo di quella legge perché in Parlamento si discute oggi dei livelli essenziali delle prestazioni territoriali, questo rispetto al regionalismo differenziato. Quindi, se noi parliamo di quei livelli da rivedere, perché il ministro Boccia ne ha parlato tanto e ne ha parlato bene trovando il consenso di molti parlamentari, se ne parliamo per le regioni del nord ne parliamo anche per le regioni del sud e ne parliamo anche per le isole, perché anche io sono assolutamente d'accordo che nord, sud e isole sono tre realtà che nel discorso anche del regionalismo differenziato, che ormai è una realtà e secondo me ci porterà anche a rivedere il concetto di specialità, aspettiamocelo questo, quindi secondo me parlare di isole, insularità e nuovo percorso per costruire condizioni di pari opportunità nelle isole è fondamentale. Per questo dicevo, oltre al percorso che è quello dell'insularità in Costituzione, proviamo a infilarci anche in questo ragionamento, che in questo momento è fermo dopo l'accelerata iniziale, che però secondo me riprenderà a breve perché comunque le regioni più ricche d'Italia e d'Europa non rimarranno ferme, a prescindere dai colori, ma loro continueranno dritte su quella strada. Per cui anche lì abbiamo secondo me una *chance* di inserirci con la storia dei LEP.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare il consigliere Roberto Li Gioi. Ne ha facoltà.

LI GIOI ROBERTO (M5S). Per quanto riguarda il fare un fronte unico con la Sicilia, ora non ricordo nella Commissione prima di questa chi aveva segnalato che con l'uscita della Gran Bretagna dall'Unione europea, se ci uniamo con la Sicilia, siamo 7 milioni e mezzo di persone e siamo il Paese dell'Unione europea che ha più soggetti che abitano nelle isole. Quindi questo anche per continuare una battaglia europea penso che sia fondamentale.

PRESIDENTE. Se non ci sono altri interventi, io ringrazio ancora una volta

gli amici deputati che sono venuti questa sera, ringrazio i colleghi.

La Commissione, come sapete, è convocata per giovedì mattina. Grazie, buona serata.



Il Presidente

On. Michele PAIS
Presidente del Consiglio Regionale
Via Roma, 25
I - 09125 CAGLIARI

D 302721 19.02.2020

Egregio Presidente,

la ringrazio per le Sue lettere. Il rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale dell'Unione, a partire da una maggiore attenzione verso le difficoltà incontrate da alcune isole, regioni frontaliere, di montagna, scarsamente popolate e in generale dalle regioni più svantaggiate, è da sempre una priorità del Parlamento europeo.

Le isole, sebbene soggette a svantaggi strutturali, dispongono di un potenziale territoriale da sfruttare quale opportunità di crescita e occupazione. Lo sviluppo di un turismo sostenibile farebbe da traino per la promozione del vostro ricco patrimonio culturale ma anche di attività economiche artigianali caratteristiche.

In questo contesto, è di fondamentale importanza utilizzare tutte le possibili sinergie tra i fondi strutturali e d'investimento europei e gli altri strumenti dell'Unione, al fine di controbilanciare gli svantaggi delle isole e favorirne la crescita economica. Mi auguro che l'alleanza delle isole del Mediterraneo da voi creata potrà dar vita a strategie comuni per rivendicare le vostre giuste aspirazioni.

Ho inoltrato i documenti da Lei inviati alla Commissione per lo Sviluppo Regionale del Parlamento europeo perché possano contribuire al dibattito in corso sul futuro della politica europea di coesione.

Cordiali saluti,

David Maria SASSOLI

of he fough

CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA 24 FEB. 2020 N. 1905

SPm



CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA

SEDICESIMA LEGISLATURA

RISOLUZIONE N. 3 (10 com)

RISOLUZIONE

sulla necessità di agire presso le istituzioni europee per adeguare le norme in materia di aiuti concessi dagli Stati alle particolari esigenze delle regioni insulari e di avviare delle forme di cooperazione rafforzata con altre isole europee DELLA COMMISSIONE SPECIALE PER IL RICONOSCIMENTO DEL PRINCIPIO DI INSULA-RITÀ

composta dai Consiglieri

COSSA, Presidente e relatore - LAI, Vice presidente - GIAGONI, Segretario - LI GIOI, Segretario - AGUS - CAREDDA - COCCIU - MELONI - MUNDULA - PERU - SATTA Giovanni

approvata il 6 febbraio 2020

RISOLUZIONE

sulla necessità di agire presso le istituzioni europee per adeguare le norme in materia di aiuti concessi dagli Stati alle particolari esigenze delle regioni insulari e di avviare delle forme di cooperazione rafforzata con altre isole europee

La Commissione speciale per il riconoscimento del principio d'insularità, istituita con l'ordine del giorno n. 15 approvato all'unanimità dal Consiglio regionale il 24 settembre 2019,

VISTO:

- l'articolo 174 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), il quale prevede che l'Unione europea riservi "un'attenzione particolare" alle regioni che presentano gravi e permanenti svantaggi naturali o demografici, quali le regioni insulari;
- l'articolo 175 del TFUE in cui è previsto che "l'elaborazione e l'attuazione delle politiche e delle azioni dell'Unione, nonché l'attuazione del mercato interno tengono conto degli obiettivi dell'articolo 174 TFUE e concorrono alla loro realizzazione.";
- l'articolo 170 del TFUE in cui è previsto che "(...) l'Unione mira a favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali, nonché l'accesso a tali reti. Essa tiene conto in particolare della necessità di collegare alle regioni centrali dell'Unione le regioni insulari, prive di sbocchi al mare e periferiche";

VISTA la risoluzione del 4 febbraio 2016 sulla condizione d'insularità (2015/3014 (RSP)), con la quale, il Parlamento europeo ha esortato la Commissione europea ad indicare le misure per dare concreta attuazione all'articolo 174, paragrafo 3, TFUE "... per superare gli svantaggi permanenti delle regioni insulari che ostacolano il loro sviluppo e impediscono loro di conseguire la coesione economica, sociale e territoriale.";

VISTI l'articolo 119, quinto comma, della Costituzione e gli articoli 22 e 27 della legge 5 maggio 2009, n. 42, nonché la sentenza n. 6 del 2009 della Corte costituzionale che ha riconosciuto nell'individuazione degli «svantaggi strutturali permanenti [...], dei costi dell'insularità e dei livelli di reddito pro capite» uno degli elementi fondamentali nella costruzione di un rapporto di leale collaborazione tra lo Stato e gli enti territoriali;

VISTA, inoltre, la deliberazione della Consulta permanente corso-sarda del 4 luglio 2017 che sollecita le istituzioni europee e i rappresentanti degli Stati membri "affinché sia data applicazione alla coesione territoriale attraverso la definizione di politiche organiche rivolte alle realtà insulari per costituire un vero e proprio "statuto dell'insularità" inteso come insieme di "politiche dedicate" alle realtà insulari e graduate in base alla consistenza del "fattore insularità":

VISTO il Manifesto per le Isole europee approvato nel dicembre 2019 dall'Intergruppo regionale per l'Insularità del Comitato europeo delle regioni, nel quale si propongono una serie di interventi "per garantire i diritti dei cittadini che abitano nelle isole e per assicurare le adeguate compensazioni atte a superare gli svantaggi determinati dalla condizione di insularità";

EVIDENZIATO che dalla Commissione speciale, nella quale sono stati sentiti anche gli ex presidenti della Regione e che ha visto altresì la partecipazione attiva dei parlamentari sardi, è emersa la volontà di un impegno forte ed unitario nella individuazione di tutte le azioni che si reputano necessarie per giungere al superamento degli svantaggi derivanti dalla condizione di insularità, causa delle principali ed annose problematiche dell'Isola;

CONSIDERATO che l'insularità costituisce uno svantaggio strutturale permanente tipico delle regioni insulari a causa della discontinuità territoriale che ha evidenti ricadute sullo sviluppo economico, sociale e territoriale e quindi sull'effettiva realizzazione della coesione voluta dal Trattato di Lisbona;

VALUTATA l'assoluta necessità di adottare interventi specifici che consentano il superamento della condizione di svantaggio insulare, quale l'individuazione di misure derogatorie in materia di aiuti di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 3, TFUE nella misura in cui gli aiuti sono strettamente necessari a compensare gli svantaggi economici derivanti da tale condizione:

RITENUTO che una possibile soluzione è rappresentata dall'adeguamento delle norme in materia di aiuti concessi dagli Stati membri alle particolari esigenze delle regioni insulari, anche attraverso l'inserimento dell'insularità tra i requisiti derogatori previsti dall'articolo 107, paragrafo 3, TFUE;

AUSPICATA la necessità e l'urgenza di un intervento in materia che risolva definitivamente i problemi contingenti direttamente connessi alla discontinuità territoriale, quali, ad esempio le difficoltà legate all'esercizio del diritto alla mobilità, l'inadeguatezza degli investimenti infrastrutturali, i maggiori costi dell'energia;

RITENUTO pertanto di dover intraprendere ogni azione utile affinché siano adottate le misure per dare concreta attuazione all'articolo 174, paragrafo 3, TFUE, anche attraverso la modifica delle regole in materia di aiuti di Stato alle regioni,

impegna il Presidente della Regione e la Giunta regionale

 a richiedere al Governo nazionale di agire presso le istituzioni europee per adeguare le norme in materia di aiuti concessi dagli Stati alle particolari esigenze delle regioni insulari, anche attraverso l'inserimento dell'insularità tra i requisiti derogatori previsti dall'articolo 107, paragrafo 3, TFUE e con riferimento ai regolamenti di esenzione per categoria, alla definizione della carta per gli aiuti a finalità regionale, e con ogni altra misura utile;

CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA

Δ

2) ad avviare, all'interno degli strumenti previsti dall'Unione europea, delle forme di cooperazione rafforzata idonee a compensare gli svantaggi con le altre regioni insulari europee, quali la Regione siciliana, la Collettività della Corsica, la Comunità autonoma delle Isole Baleari, la Periferia di Creta, la Periferia dell'Egeo settentrionale, la Periferia dell'Egeo meridionale, la Periferia delle isole Ionie,

e dispone

la trasmissione della presente all'Assemblea, ai sensi dell'articolo 51, comma 1, del Regolamento.

Commissione speciale per il riconoscimento del principio di insularità Resoconto integrale seduta 3 marzo 2020 Audizione dei membri dell'ISPROM

PRESIDENTE. (...) dell'Isprom, che ho avuto modo di incontrare qualche settimana fa, che hanno incontrato anche il Presidente del Consiglio regionale perché l'Isprom ha fatto uno studio, ha formulato anche un'ipotesi per iniziare il percorso per la creazione di una macroregione, adesso loro ci spiegheranno esattamente di cosa si tratta, del Mediterraneo occidentale, che è un'ipotesi di lavoro che si inserisce perfettamente nel percorso che vorrebbe fare questa Commissione attraverso anche la creazione di un GECT, Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale, che è uno degli strumenti che si possono utilizzare, così come con l'obiettivo poi di creare una macroregione, che non è una istituzione, ma è uno strumento operativo per coordinarsi tra diverse regioni d'Europa, altre sono state create nel resto dell'Europa anche per utilizzare al meglio le risorse comunitarie per la coesione. Quindi, ho pensato che sarebbe stato di grande interesse per la Commissione sentire direttamente dalla loro voce questa ipotesi di lavoro su cui, secondo me, noi ci dovremmo incamminare, di cui voglio parlare bene anche con il Presidente del Consiglio regionale, anche della Giunta regionale, per il professor Fois questa specie di rimpatriata, perché è stato per cinque anni Presidente della Commissione delle politiche comunitarie, che si riuniva proprio in quest'aula quando le Commissioni erano otto e c'era la seconda Commissione che si occupava specificamente di questi temi. Io darei direttamente la parola a loro, al professor Fois e poi al professor Lobrano.

Ha facoltà di parlare il professor Fois.

FOIS (Isprom). Grazie, Presidente. Naturalmente mi fa molto piacere essere in quest'Aula alla presenza vostra. Ho seguito sulla stampa un po' i vostri lavori insieme al professor Lobrano e abbiamo accettato molto volentieri di parlare oggi, anche perché questa audizione è stata preceduta da una lettera dell'onorevole Sassoli, il presidente del Parlamento europeo, che ha risposto ad una richiesta di una lettera del Presidente del Consiglio e dello stesso presidente Michele Cossa. Ci è sembrato che questa risposta, almeno negli stralci che sono stati pubblicati sulla stampa, offrisse degli spunti interessanti proprio per sottolineare questo rapporto tra la politica dell'Unione europea nei confronti delle isole e l'apertura dell'Unione europea verso una macroregione del Mediterraneo occidentale. Questi spunti li

abbiamo colti nella frase a cui è stato dato giustamente grande rilievo sulla stampa. La frase è questa: l'alleanza delle isole del Mediterraneo da voi creata potrà dare vita a strategie comuni per rivendicare le vostre giuste aspirazioni. Ci è sembrato che questa frase si prestasse proprio per delle riflessioni su questi due temi strettamente connessi, cioè le strategie comuni nel Mediterraneo da parte delle regioni insulari e poi le specifiche aspirazioni, le vostre specifiche aspirazioni, che sono quelle che sono state manifestate proprio nella lettera che è stata mandata al presidente Sassoli, non la conosco, però appunto conoscendo il punto di vista sia del Presidente del Consiglio che del presidente Cossa penso che fossero centrate su questi due aspetti. Col professor Lobrano abbiamo pensato di squartare, di scindere la lettera, la frase del presidente Sassoli in due e di commentare queste due parti. La prima, il fatto che l'alleanza delle isole del Mediterraneo potrà dare vita a strategie comuni, e la seconda, che questa alleanza è finalizzata a rivendicare le vostre giuste aspirazioni. Il mio intervento di oggi, poi il professor Lobrano svilupperà l'altra parte, riguarda proprio questa finalizzazione alla rivendicazione delle vostre giuste aspirazioni, e insieme a voi vorrei riflettere su quelle che sono le nostre giuste aspirazioni e anche i soggetti, le istituzioni presso le quali noi, il Consiglio regionale della Sardegna

interviene per ottenere una risposta a quelle che sono le nostre giuste aspirazioni. Quali sono le nostre giuste aspirazioni? Le nostre di tutti e della Commissione in particolare. La mia reazione è stata quella di prendere un po' le distanze da quella che sembra essere la linea seguita dal presidente Sassoli, che come avrete visto è centrata su una trasmissione delle nostre aspirazioni alla Commissione per lo sviluppo regionale del Parlamento europeo. Se poi io, che ho letto soltanto gli stralci sulla stampa, ho interpretato restrittivamente la risposta del presidente Sassoli, chiedo al presidente Cossa poi di integrare, ma mi sembra che abbia detto sostanzialmente: "Interesserò la Commissione per lo sviluppo regionale del Parlamento europeo perché nelle sue riflessioni e nella definizione dei futuri interventi si dia un'interpretazione benevola alle necessità delle regioni insulari per quanto riguarda gli interventi attraverso i fondi strutturali". Mi sembra che sia questo perché la politica di coesione è stata interpretata dalla Commissione europea sempre e quasi esclusivamente come politica volta a intervenire a favore delle regioni in ritardo di sviluppo attraverso i fondi strutturali, in particolare col fondo di sviluppo regionale. Questo è un po' una continuazione di una linea che io non cesso di criticare perché, se noi consideriamo i trattati, i trattati non considerano che la politica di coesione si deve concretare soltanto in interventi finanziari aggiuntivi, ma si deve concretare in quelle deroghe al principio della politica di concorrenza che giustamente il Consiglio regionale chiede sia preso in particolare considerazione. Cioè, in altri termini, da un lato si lasciano immutate per tutte le regioni le regole in materia di concorrenza, a cominciare da quella che è la materia più spinosa, quella degli aiuti di Stato, però si interviene con dei finanziamenti più o meno adeguati per venire incontro alle esigenze di queste regioni, che però sono, per quanto riguarda la politica di concorrenza e gli aiuti di Stato, soggette alle stesse regole che valgono per qualunque altra Regione, nessuna deroga quindi su quello. D'altra parte sappiamo che la politica di coesione è affidata in gran parte alla Commissione o alla Direzione generale per lo sviluppo regionale, mentre gli aiuti di Stato dipendono dalla Direzione generale per la concorrenza, e lì appunto le regole devono essere uguali per tutti, la Commissione non accetta deroghe su questo punto. È inutile dire che mi sembra che quelle che erano le specifiche richieste nostre risultino un po' insabbiate, mentre i trattati, ci tengo a sottolineare come professore di diritto internazionale ed esperto di diritto dell'Unione europea, l'articolo 175 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea dice che tutte le politiche, e quindi non soltanto quelle che si

esercitano attraverso i fondi strutturali, devono tenere conto delle particolari esigenze delle regioni insulari, tra l'altro, poi dirò in che termini. Quindi continua l'applicazione distorta e limitativa che la Commissione da alle norme del trattato in tema di coesione, e quindi anche gli interventi a favore delle regioni insulari. Credo che sotto questo profilo la risposta, se si limita a questo tipo di interventi del presidente Sassoli, non potrebbe soddisfare appieno quelle che sono le nostre istanze, e questo mi spinge a toccare l'altro aspetto del mio intervento, presso quali soggetti noi dobbiamo intervenire. Io varie volte ho tenuto a sottolineare che la linea che è prevalsa in Regione, ma già da tempo, quella di chiedere alla Commissione e al Parlamento europeo degli interventi a favore delle regioni insulari non ha dato i risultati auspicati. Ricordo anche delle risoluzioni del Parlamento europeo in cui si chiedeva alla Commissione di intervenire, dopo tutta una bella costruzione, tra l'altro da ultimo anche nella scorsa legislatura europea, quella risoluzione votata su proposta dell'onorevole Cicu, si chiudeva con questo invito alla Commissione a intervenire. Questa volta il Parlamento europeo, investito nella persona del suo Presidente, chiede ad una Commissione dello stesso Parlamento di intervenire, però siamo sempre all'interno di queste istituzioni. Allora, io penso che oggi noi ci

troviamo davanti ad una situazione, anche dal punto di vista giuridico, molto complessa, perché è risaputo che le norme spesso citate dei trattati europei a favore delle regioni insulari, col Trattato di Amsterdam del 2007-2009, hanno registrato una battuta d'arresto, o come io uso dire un annacquamento, un indebolimento col Trattato di Lisbona. Perché non bisogna dimenticare che l'attuale articolo 174, prima credo fosse il 158 col Trattato di Amsterdam, che era quello che diceva che la comunità e gli Stati membri miravano a ridurre il divario tra le regioni più favorite e le regioni meno favorite o insulari, è stato tradotto, è stato ridimensionato intanto indicando una serie di regioni considerate svantaggiate, e qui direi curioso che non si è abbastanza riflettuto, lo vedevo proprio ieri nel guardarmi l'articolo del Trattato, l'articolo 175 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, si citano una serie di regioni, tra le quali quelle che sono condizionate da svantaggi naturali e demografici, e poi si citano le regioni insulari. Le regioni insulari sono quelle per definizione che, come risultava dal Trattato di Amsterdam, erano sfavorite da questi svantaggi strutturali. E adesso mi si dice che gli interventi sono nei confronti di tutte le regioni svantaggiate e poi si parla anche delle regioni insulari, ci sono tutta una serie, una sfilza di regioni considerate svantaggiate. Quindi, diciamo così, lo status delle regioni insulari risulta confuso con quello di tante altre regioni che prima non figuravano. Certo, poi c'è l'articolo 170 che parla della coesione territoriale, mentre prima si parlava solo della coesione economica e sociale, però questo non è stato un grande passo avanti. Allora, tenendo conto di questa situazione, di questo, diciamolo pure, arretramento che c'è stato, noi abbiamo tutto l'interesse a far valere una disposizione, una norma, un passaggio del Trattato di Amsterdam che, a mio avviso, resta in vigore, la famosa dichiarazione relativa alle regioni insulari che è stata votata dalla conferenza, del 1997, ed è stata confermata dal Consiglio europeo nell'anno successivo. Cosa si dice in questa dichiarazione? Che è un accordo politico, non giuridicamente vincolante, ma politicamente vincolante, perché gli Stati membri hanno riconosciuto intanto quali sono le ragioni che giustificano gli interventi specifici a favore delle regioni insulari, e questi interventi specifici sono gli svantaggi strutturali. Questo non lo troviamo nel testo del trattato, lo troviamo in questa dichiarazione, che è un'interpretazione autentica del trattato. Dopo aver detto che le regioni insulari, solo le regioni insulari, non rientrano tutte quelle altre regioni che sono adesso previste nel Trattato di Lisbona, lo status specifico nella dichiarazione sulle regioni insulari è soltanto per le regioni insulari, e queste regioni sono quindi condizionate nel loro sviluppo da questi svantaggi strutturali, e allora tutto questo significa e comporta, dice la dichiarazione, degli interventi particolari ove giustificati per favorire lo sviluppo di queste regioni. Allora, io penso che noi abbiamo tutto l'interesse a puntare su questa dichiarazione perché non risulta che questo accordo politico sia stato mai messo in discussione. Gli Stati continuano a riconoscerlo finché non c'è una dichiarazione in senso contrario contenuta nelle decisioni del Consiglio europeo, e devo dire che è una dichiarazione importante, perché lo status delle regioni ultraperiferiche, che è profondamente diverso sul piano giuridico rispetto alla generalità delle regioni insulari, perché c'è addirittura un articolo del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, l'articolo 349, che dice "tutte quelle misure a favore delle regioni ultraperiferiche che sono giustificate", tra cui per esempio la zona franca o gli aiuti di Stato, ecco, questo articolo 349 nasce da una dichiarazione relativa alle regioni ultraperiferiche, non è che si sia arrivati subito a inserire questo articolo nel Trattato, si è arrivati passando attraverso la dichiarazione, ma perché poi ci sono state le necessarie pressioni perché da un accordo politico si passasse ad un articolo giuridicamente vincolante. Tenendo conto di questi precedenti, tenendo conto del fatto che la Commissione e il Parlamento hanno tutto sommato dei poteri

limitati, non hanno grandi spazi perché si devono muovere all'interno di un trattato, che appunto ha fatto registrare un arretramento come vi ho detto, e che forse non hanno poi un particolare interesse, in particolare la Commissione non vede di buon occhio delle deroghe rispetto alle regole che valgono per le altre regioni, vuole sottoporre tutti allo stesso regime, questo sarebbe un discorso lunghissimo da fare. Tenendo conto di tutti questi particolari, io penso che un passo che forse potrebbe essere tentato è quello di intervenire non più presso il Parlamento europeo, o non anche soltanto presso il Parlamento europeo e non anche soltanto presso la Commissione, ma presso gli Stati e presso il Consiglio europeo, perché sono gli Stati che in questa dichiarazione sulle regioni insulari si sono impegnati politicamente. Io ritengo che sarebbe, ma è il mio punto di vista, per carità, una buona mossa, concertando la linea con le altre regioni insulari e in particolare con le Baleari e la Corsica, con cui c'è già un patto, un'alleanza poi estensibile alle Regioni del Mediterraneo, fare pressioni presso i rispettivi Governi affinché gli stessi intervengano presso il Consiglio europeo. Perché, come vi dicevo prima, al regime a favore delle regioni periferiche, ultraperiferiche, non si è arrivati così d'un sol colpo, ma si è arrivati progressivamente, perché attraverso la dichiarazione relativa alle regioni ultraperiferiche si è passati per la spinta degli Stati, certo, non c'è stata un'opposizione probabilmente del Parlamento europeo, che lo vedeva con favore, ma la decisione è stata presa dagli Stati. D'altra parte sappiamo tutti che le grandi decisioni politiche si prendono in seno al Consiglio europeo, le decisioni in seno al Consiglio europeo si prendono su pressioni di gruppi di Stati che si formano. Certo, riconosco che la Spagna e la Francia, che sono gli Stati di riferimento delle Baleari e della Corsica, hanno già incassato molto dalle regioni ultraperiferiche, perché molte regioni ultraperiferiche appartengono alla Spagna e alla Francia. Però tanto vale tentare e soprattutto iniziare dal Governo italiano. Io penso che chiedere al Governo italiano un passo presso il Consiglio europeo, perché si studi, intanto riprenda in esame una dichiarazione politica, un accordo politico che c'è stato alcuni anni fa, ma che nessuno ha messo in discussione, e quindi chiedere per esempio al nostro Ministro degli affari europei se riconosce, per quanto lo riguarda, questa dichiarazione, se si riconosce sempre in questa dichiarazione, perché dovrebbe dire: "No, non la accettiamo più", e ci dovrebbe anche dire perché non la si accetta. Comunque, a parte questo, chiedere di svolgere gli opportuni passi, anche però tenendo conto dell'appoggio delle Baleari e della Corsica, presso il Consiglio

europeo perché la questione venga messa all'ordine del giorno. Noi si è passati per le regioni ultraperiferiche da una dichiarazione relativa alle regioni ultraperiferiche ad un articolo del Trattato, e perché, mutatis mutandis, non si vuole o non si pensa a tradurre quello che è già un impegno politico che è stato assunto, e che è chiaro anche per quanto riguarda le motivazioni del perché le regioni insulari devono essere trattate diversamente, per giungere poi a quello che è il risultato finale. Io personalmente ritengo che sia questo forse uno dei passaggi importanti, che il Parlamento europeo non possa fare più di quello che ha fatto, ed è già interessante e positivo che ci siano interventi del Fondo per lo sviluppo regionale a favore delle regioni insulari, ma occorre modificare, provare a seguire quest'altra strada perché, ripeto e concludo, ritengo che la questione dell'insularità non può non essere risolta a livello europeo senza un deciso intervento sul piano politico, e questa decisione politica spetta in primis agli Stati membri, e per quanto ci riguarda soprattutto allo Stato italiano.

PRESIDENTE. Grazie, professore. In effetti l'idea di intervenire su tutti e tre i soggetti che guidano l'Europa, cioè l'Unione europea, la Commissione in primis, ma anche il Consiglio europeo oltre che il Parlamento, mi sembra una cosa

assolutamente di buonsenso. In effetti, si sente molto in tutta questa vicenda, anche rispetto alla partita della continuità territoriale, l'assenza del Governo, perché l'interlocutore della Commissione comunque resta il Governo, per cui nel momento in cui il Governo nazionale assume una posizione poco convinta nel sostenere alcune cose, è chiaro che gli effetti poi non possono che essere questi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il professor Lobrano.

LOBRANO (Isprom). Presidente, grazie dell'invito e grazie per la parola, di cui farò un uso limitatissimo, solo qualche minuto. Vorrei non abusare, perché so per esperienza, facendo il mestiere che faccio, che più si parla e meno si è ascoltati. Dicevo, il professor Fois è uno dei massimi esperti, sicuramente il massimo in Sardegna, uno dei massimi esperti italiani in materia di diritto europeo, il massimo in Sardegna e uno dei massimi italiani, poi a livello europeo non voglio ulteriormente addentrarmi. Certamente, io che faccio un altro mestiere, sono un giurista di un altro campo, non posso che imparare da quello che il professor Fois ci dice circa le normative e le competenze europee in materia di insularità e di gestione dell'insularità. Io vorrei introdurre qualche altro elemento di valutazione proprio partendo dalla sollecitazione che ci ha fatto lei, Presidente, che ha aperto dicendo:

"Ci spiegate un po' in cosa consiste questa ipotesi di Macroregione Medoc più GECT, che è stata formulata dall'Isprom", di cui abbiamo parlato nel frattempo portando una documentazione formulata dall'Isprom nel corso dell'anno scorso soprattutto, ma sono due anni che ci riflettiamo su. Faccio una piccolissima premessa, quando parliamo di macroregioni, quella che si chiama tecnicamente una strategia europea, che però è disciplinata normativamente con norme europee accolte dagli Stati membri, è volta a promuovere e a sostenere la cooperazione di regioni transfrontaliere, cioè di regioni che sono ai confini degli Stati e che quindi devono essere stimolate a fare una cosa che normalmente non si fa, cioè a cooperare non soltanto dalla parte interna allo Stato, ma anche esterna allo stato con regioni di altri Stati, e di altri Stati non necessariamente soltanto della stessa Unione europea, ma anche eventualmente extraeuropei quando la Regione addirittura è sul confine esterno dell'Unione europea. Per cui queste macroregioni sono una strategia, tecnicamente così si chiama, di promozione e di sostegno della cooperazione tra regioni transfrontaliere sia all'interno che verso l'esterno dell'Unione europea. Fino adesso sono state fatte quattro grandi macroregioni, quella del Mare del Nord, quella alpina, quella del Danubio e quella Adriatico-Ionica che prende tutto il bacino, cioè

circonda, abbraccia il bacino del Mediterraneo orientale, perché c'è la parte di su e la parte di giù. Tra l'altro devo dire che la Adriatico-Ionica al momento è rigorosamente europea, cioè non ci sono dentro, non ne fanno parte regioni non europee, però è chiaro che la prospettiva è quella poi, non soltanto di coltivare le relazioni all'interno, ma di aprirle verso l'esterno, quindi verso l'Est e verso il Sud. Intanto è chiaro come, guardando questo disegno, in questa strategia di promozione della cooperazione regionale, non quella tra Stati, ma tra regioni, tra soggetti substatali quali noi siamo, quindi che ci riguarda come Regione sarda, in questa strategia c'è un grande vacuum, che è il Mediterraneo occidentale, regione che attualmente non è coperta. Guarda caso, non so se il Padreterno, a seconda dei punti di vista, o la geografia o il Big Bang, hanno messo al centro di questa grande macroregione, di questa potenziale macroregione, un'isola, perché la regione ha baricentro marittimo, così come quella del Mediterraneo orientale. Per cui abbiamo scandagliato la possibilità di creare una regione, una macroregione del Mediterraneo occidentale che sia, lo dico un po' con uno slogan, non tanto una macroregione insulare, ma una macroregione a razione insulare, cioè dove le tre isole siano non solo geograficamente, ma anche politicamente centrali, e quindi una macroregione

che sia promossa da queste tre regioni che sono tre isole, ma sono anche tre regioni di tre diversi Stati, importanti Stati o Paesi dell'Unione europea, per cui potremmo avere una grande strategia macroregionale europea, ma con una naturale propensione al dialogo con la sponda sud che avrebbe al suo centro un motore insulare. Io voglio richiamare l'attenzione su questo perché ciò significa un primo salto di qualità...

(Interruzioni)

(Segue Prof. Lobrano). Come ricordava professor Fois, sono Baleari, Corsica e... che tra l'altro, nel 1995, hanno sottoscritto un protocollo di cooperazione formalizzato per la collaborazione che si chiama Imedoc, isole del Mediterraneo occidentale. Quindi c'è una vecchia, ormai consolidata, anche se non particolarmente intensa storia di cooperazione tra questa tre isole. Quindi direi che in questa prospettiva vorrei richiamare l'attenzione su un fatto che a me e all'Isprom sembra meritevole di attenzione proprio perché normalmente non gode di tanta attenzione, cioè l'attenzione è sulle potenzialità delle isole, oltre che sugli svantaggi delle isole. L'insularità è una condizione, è una qualità, tra virgolette, che ha sicuramente svantaggi anche grandi, specialmente non esclusivamente quelli connessi alla mobilità di persone e di cose, ma che noi sappiamo perfettamente non essere

riducibile al difetto, allo svantaggio, ma essere anche caratterizzata da punti di forza. Il ragionamento che noi crediamo vada fatto per poter fare un ragionamento corretto sulle isole è non limitarsi ad una percezione dell'insularità come svantaggio, perché sarebbe una percezione e quindi un governo del fenomeno parziale, e in quanto parziale insufficiente, e quindi in qualche modo erroneo, sia pure per difetto e non per orientamento falso, per incompletezza. Noi crediamo che una politica per l'insularità debba sia tendere a minimizzare gli svantaggi dell'insularità e quindi per questo chiedere la solidarietà delle altre Regioni o degli altri Paesi, ma deve contestualmente, contemporaneamente per avere legittimità farsi carico di individuare e valorizzare i punti di forza dell'insularità, e quindi offrire alle altre Regioni, a quelle stesse Regioni o Paesi a cui si chiede solidarietà, il supporto della condivisione dei punti di forza dell'insularità. In quest'ottica, e mi avvio alla conclusione, le due risposte che fino adesso sono state date fondamentalmente alla questione dell'insularità, quella della scrittura o riscrittura dell'insularità nella Costituzione e quella dell'interrogazione, dell'esplorazione degli spazi europei, trovino una convergenza, una forte convergenza, se non addirittura una vera e propria sintesi. Nel senso che l'impressione che ho avuto un po' dall'esterno è che

queste due linee di azione siano state per un certo periodo un po' autonome l'una dall'altra, quasi indipendenti l'una dall'altra, se non alternative l'una all'altra. Mentre a noi sembra che queste due iniziative sono profondamente connesse e in qualche modo una richiami l'altra. Incomincio dalla prima in ordine anche cronologico, che è quella della scrittura, o riscrittura, dell'insularità nella Costituzione. Il punto di partenza di questa operazione deve essere la presa d'atto, il ricordare che la nostra autonomia speciale ha un rapporto strettissimo con l'insularità, un rapporto genetico. Cioè l'autonomia speciale è la figlia, se non il prodotto, è storicamente e giuridicamente l'espressione, la traduzione costituzionale dell'insularità. Io credo, noi crediamo che proprio mettendo a fuoco questo rapporto possiamo e dobbiamo cogliere le insufficienze dell'autonomia così come è emerso dall'attività costituente del '48, e come in qualche modo si mantiene fino ad oggi nonostante importanti tentativi di riforma, penso in particolare al 2001. Qual è questo limite di fondo dell'autonomia così come è stata prodotta nel '48? Essenzialmente la riduzione al decentramento, come ormai anche i costituzionalisti più attenti, ne parlavamo mentre viaggiavamo da Sassari a Cagliari, io penso a un collega di Sassari che ha scritto recentemente un saggio, la caratteristica dell'autonomia in generale è che mentre è stato giustamente e ampiamente sviluppato l'aspetto decentrativo, cioè quello della suddivisione negli enti via via periferici di competenze specifiche, resta assente, ma non per ciò meno necessario, la prospettiva della partecipazione, cioè della partecipazione degli enti minori alle decisioni maggiori. Se noi ricordiamo o mettiamo in relazione, così come l'insularità con l'autonomia, ci rendiamo conto di quanto questa autonomia sia insufficiente, perché l'insularità ha bisogno, sì, certamente, come qualsiasi altre regioni di decentramento, di poter al proprio interno, in ambiti precisi e individuati, decidere come meglio crede, ma soprattutto ha bisogno di cooperazione, ha bisogno di relazioni, ciò di cui ha fame l'insularità sono le relazioni, dai trasporti a qualsiasi altro tipo di relazione, di cooperazione. E direi che da questo punto di vista l'iniziativa di una Regione insulare di rimettere l'insularità in Costituzione acquisisce un sapore, non vorrei essere retorico, persino un po' rivoluzionario rispetto alla vecchia autonomia ottriata dal centro verso la periferia. Perché significa non semplicemente riconoscere uno status di inferiorità, ma significa porre l'incipit, l'inizio di una diversa concezione ed un diverso senso dell'autonomia. Cioè riscrivere l'insularità nella Costituzione deve avere il senso e il valore, e deve averlo in maniera cosciente ed esplicita, deve essere cosciente questo e

deve essere dichiarato, di una nuova stagione autonomistica, cioè la Regione sarda deve, con questa sua propensione insulare, farsi portatrice a livello nazionale di una nuova più efficace, più efficiente, più completa autonomia, più rispondente alle esigenze che giuristi ed economisti oggi riconoscono all'autonomia. Quindi un approccio non puramente rivendicativo, anche rivendicativo, ma insieme alla rivendicazione anche propositivo. A noi sembra che questo sia in qualche modo implicito dentro l'idea della riscrittura dell'insularità nella Costituzione, sennò sarebbe ancora una volta un discorso a metà, così come è stato in qualche modo a metà il discorso del '48. Allora, in quest'ottica il discorso della macroregione diventa non un altro discorso, non un'alternativa al tema della scrittura o riscrittura dell'insularità nella Costituzione, ma diventa il suo prolungamento logico, cioè diventa il suo naturale sviluppo, e si vede come i due momenti, le due iniziative siano due momenti e due iniziative di una strategia unica, che però deve essere chiara. Quindi, così come la Regione sarda in quanto isola, e in quanto portatrice di una propensione cooperativa che manca e di cui si sente l'assenza, può farsene portatrice, deve farsene e ha iniziato a farsene portatrice a livello nazionale nel momento in cui sta proponendo di riscrivere l'insularità in questa prospettiva nella Costituzione, nella stessa ottica, aprendo un momento l'orizzonte, riproponiamo questo discorso nella cooperazione mediterranea, cioè con una strategia ancora più ambiziosa, ma che semplicemente è il passo successivo o comunque fa parte della stessa logica di isole che svolgono il loro mestiere, cioè quello di essere non dei soggetti derelitti in mezzo al mare, ma di essere i soggetti che al centro di un Mediterraneo senza il quale non ci sarebbe la macroregione del Mediterraneo, che sappiamo che ha una tradizione, una storia sotto ogni profilo, e tuttora un grande valore anche economico, in questa dimensione queste tre isole hanno un ruolo che soltanto loro possono svolgere, e direi la Sardegna tra l'altro, sia per ragioni di dimensioni, di importanza, sia se assume l'iniziativa, può avere una centralità, una iper-centralità. Quindi io credo che la convergenza di iniziative, quella costituzionale e quella macroregionale europea, dentro questa Commissione mi sembra una felice opportunità che deve essere valorizzata nel suo complesso, che deve essere esplorata nelle sue potenzialità. Non vorrei dare l'impressione che magari do di guardare troppo lontano, di disegnare orizzonti troppo vasti, io vengo da una famiglia di pescatori, sono algherese, mio nonno era un pescatore, noi ad Alghero non dicevamo pescatori, dicevamo marinai. Quello che ho imparato da bambino, e che mi sorprendeva persino, è che i marinai, anche per fare un percorso estremamente piccolo, specialmente di notte quando nel mare non si vede assolutamente nulla, e quando ancora non c'erano i telefonini, si traguarda la stella polare, cioè si guardano grandi distanze per fare un percorso anche breve, ma nella direzione giusta, e non un percorso zigzagante. Io credo che abbiamo l'opportunità in questo momento, e persino forse in questa fase di stasi della frenesia operativa, che purtroppo questa disgrazia del virus ha portato nel mondo, questo momento di pausa ci può aiutare a costruire una strategia che possa poi essere sviluppata in dettaglio nel tempo. Grazie per l'attenzione.

PRESIDENTE. Grazie professore.

Ha domandato di parlare il consigliere Antonio Mundula. Ne ha facoltà.

MUNDULA ANTONIO (FI). Grazie, Presidente. Intanto ringrazio il professor Fois e il professor Lobrano che ci hanno così ben spiegato anche qualcosa che non conoscevo. Leggendo la lettera di risposta del presidente Sassoli, ho avuto una sensazione un po' strana perché, quando si dice: "Le isole sebbene soggette a svantaggi strutturali dispongono di un potenziale territoriale enorme", questa è una cosa che tutti conosciamo, di sviluppo, di crescita per il turismo, eccetera. Quello che ci manca non è il potenziale, ci mancano le condizioni per poter sviluppare questo

potenziale. Quindi io mi sarei aspettato di avere una risposta diversa, anche perché poi non si parla mai, nel prosieguo della lettera, di quelle che potrebbero essere delle scelte strutturali, come magari possibili cambiamenti di regole, e non solo sempre e solo compensazioni economiche. Io spero che in quella frase che il Presidente ripete dopo intenda anche eventualmente dei cambiamenti di regole strutturali, e non solo quello che può essere l'aiuto economico per favorire uno sviluppo che però rimane sempre un qualcosa fine a se stesso legato al tempo. È chiaro poi, e qui mi rivolgo al professor Fois, che noi dobbiamo avere un interlocutore importante, ma per noi, per la Sardegna l'interlocutore è lo Stato, che va inserito, chiaramente come ha detto lui, nel contesto degli altri Stati che possono con forza proporre un cambiamento all'Europa. Un'altra cosa che balza agli occhi, secondo me, e qui mi rivolgo al professor Lobrano, la Macroregione intesa così è sicuramente un grande vantaggio anche nel poter fare delle richieste strutturali all'Europa, come è un grande vantaggio secondo me il fatto di cercare una cooperazione con la Sicilia all'interno dell'Italia perché portiamo la voce di 7 milioni di persone, non più di un milione e mezzo, già di due grandi isole che, pur non avendo gli stessi problemi, perché i problemi non sono proprio uguali, comunque tutti e due rappresentano una catena che deve chiudere un qualcosa per arrivare ad avere delle condizioni diverse. Per quello che riguarda le macroregioni partiamo in un contesto dove non siamo alla pari, secondo me, già queste regioni sul Mediterraneo, per esempio la Corsica e le Baleari partono già da delle condizioni che sono secondo me migliori delle nostre, diciamo meno peggio. Quindi, è vero, sicuramente è una cosa ottima, coinvolgendo anche la Sicilia, mi rivolgo a quello che ha detto il professor Fois, qui bisogna cercare la forza per cambiare qualche regola perché non si può sempre andare a traino di fondi che, sì, qualcosa la risolvono, ma non risolvono strutturalmente il problema, secondo me.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare il consigliere Roberto Li Gioi. Ne ha facoltà.

LI GIOI ROBERTO (M5S). Sarò brevissimo. Innanzitutto grazie ai relatori perché ritengo che la qualità dei loro interventi ci sia servita e ci serva anche per portare avanti la nostra attività in Consiglio, perché questa è una mia sottolineatura personale. Ricollegandomi a quanto ha detto l'onorevole Mundula, che ha parlato di una modifica di regole, quella evidentemente ci deve essere sempre alla base del nostro lavoro perché penso sia un qualcosa che stiamo perseguendo dall'inizio, però dall'intervento del professor Fois ho percepito un'altra esigenza, cioè quella di

modificare la tattica, la strategia. Ad un'eventuale modifica di regole si dovrebbe arrivare, da quanto professor Fois ci ha detto, attraverso un contatto col Consiglio europeo, rispetto a quanto stavamo perseguendo sino ad oggi perché sino ad oggi questa prospettiva non c'era stata indicata e, correggetemi se sbaglio, stavamo perseguendo un'altra strada. L'aspetto politico che ha messo in evidenza professor Fois, che va al di là dell'aspetto giuridico, e però ne costituisce la base, non lo avevamo ancora considerato. Cioè questa dichiarazione previa al Trattato di Amsterdam, se non sbaglio, penso possa essere un'indicazione operativa molto importante, perché se sino adesso il nostro lavoro ha portato alla risposta di Sassoli, che è una risposta neutra, non dico che se ne lavi le mani, ma comunque dice: "Va bene, avete ragione, però vedremo". Se noi facessimo valere invece fattori politici, ritengo che potremmo avere una possibilità di successo maggiore, perché in effetti poi il nostro risultato sarà un risultato politico, perché di questo stiamo parlando, mi sembra chiaro, perché sennò non saremmo qua, non saremmo stati eletti consiglieri regionali, non saremmo in questa Commissione, non so se sono stato chiaro. Secondo me bisogna partire da quella dichiarazione che ha carattere prettamente politico, che però è un carattere pesante, è un carattere pesante, da cui poi si è partiti per redigere i

trattati, però i trattati magari sono stati redatti in maniera magari non consona, cioè non conseguente a quella dichiarazione politica, che come ci ha detto professor Fois è ancora pienamente vigente perché non è stata superata. Quindi questo volevo dire. Poi magari la strategia operativa nostra la elaboriamo, però secondo me bisogna elaborarla su questo aspetto politico, perché questo in questo momento può essere la chiave che ci possa permettere di andare avanti.

PRESIDENTE. Grazie. Io volevo fare una considerazione, prima di dare la parola al professor Lobrano e al professor Fois per le risposte, volevo dire in particolare all'onorevole Mundula, che ha sollevato il problema, perché tutti leggendo quella lettera abbiamo avuto un pochettino... però, badate, noi dobbiamo essere molto realistici, e dobbiamo considerare che noi, quando dico noi dico la Sardegna, siamo un pezzettino piccolissimo in un contesto enorme, e la nostra flebile voce spesso non arriva, allora la mission di questa Commissione, io spero con il massimo di collaborazione istituzionale con la Presidenza del Consiglio e con la Presidenza della Giunta regionale, è quella di cercare di arrivare nelle sedi dove si decide, cercare, sottolineo i due verbi, cercare di arrivare, d'accordo? Io spero che ci sia consapevolezza da parte di tutti della enormità di questo problema, perché non è

che... oggi abbiamo acquisito notizie importanti e le stiamo continuando ad acquisire, cioè le abbiamo acquisite anche in passato, molti elementi, molte ipotesi di lavoro, ma, badate, quello che noi dobbiamo cercare di costruire è una grande alleanza, che significa un lavoro immane di cui secondo me non c'è contezza, cioè un lavoro immane, lavoro materiale anche, di contatti, di elaborazione, di rapporti, di azioni congiunte, di lobby. Allora, io ce l'ho in testa quello che bisogna fare, devo dirvi che ho difficoltà, ho difficoltà perché sinceramente io credo che noi abbiamo bisogno del supporto e della collaborazione che serve, e io sto cercando di ottenerla e spero di ottenerla, parlando. Quindi, questo per dire che la lettera del presidente Sassoli è la lettera di uno che non ha la minima idea di che cosa stiamo parlando, se non per la lettera che gli abbiamo scritto noi, al quale siamo arrivati attraverso tutta una serie di interlocuzioni e di rapporti, perché non crediate che anche avere la risposta a una lettera sia una cosa automatica, perché se qualcuno pensa che tu mandi una lettera è quello automaticamente ti risponde, sappiate che non è così, perché informalmente il presidente Sassoli ci ha detto che è inutile andare a parlare se ci andiamo noi è basta....

(Interventi fuori microfono)

Io vorrei chiedere al professor Lobrano, nella vostra ipotesi chi parteciperebbe alla macroregione del Mediterraneo occidentale? Cioè, voi vedete soltanto le isole o vedete anche tutte le regioni della terraferma che si affacciano sul Mediterraneo occidentale a far parte della Macroregione?

(Interventi fuori microfono)

AGUS FRANCESCO (Progressisti). ... anche per accogliere gli spunti del Presidente. Io dalla lettera del Presidente del Parlamento europeo non mi aspettavo niente di diverso, perché sto riscontrando anche una difficoltà di comprensione di quale sia il problema legato alla condizione di insularità. Noi quando parliamo di insularità parliamo di una peculiare differenza tra la Sardegna e le regioni invece del continente, è una condizione che non deve essere certificata perché già certificata dalla geografia, dalla semplice osservazione di una cartina geografica, pretendere di applicare leggi uguali per disuguali, e in questo caso esiste una disuguaglianza che appunto è geografica prima di tutto, prima che economica, e quanto di più discriminante ci possa essere. Avete citato anche il tema della continuità territoriale, dei trasporti, noi stiamo ragionando già con un sistema di connessioni ibrido, che in parte è sostenuto da compagnie tradizionali che godono anche di sostegno pubblico,

in parte sostenuto da compagnie low cost che godono ugualmente di sostegno pubblico, perché le rotte che Ryanair o che gli altri vettori deciso di avere da e per la Sardegna non sono sostenute semplicemente dalle regole di mercato, sono sostenute da regole di mercato e dai finanziamenti che gli aeroporti sardi erogano in grande misura. C'è una notizia di oggi, che è quella della decisione unilaterale da parte di Ryanair di tagliare il 25 per cento dei voli, molti dei quali da e per la Sardegna; abbiamo sardi che si sono fidati di quella connessione assicurata da un vettore che segue le leggi di mercato, il vettore, seguendo le leggi di mercato, ha preferito invece pagare una penale ai cittadini che avevano già comprato un biglietto, biglietto che magari è stato acquistato per partecipare a un concorso pubblico o per incontrare un parente magari che non si vedeva da molto tempo, quindi per esigenze non solo ludiche, o per incontrare un potenziale cliente di lavoro, ebbene, anche le giornate di questi giorni ci stanno sbattendo in faccia cosa voglia dire Regione insulare, che quindi non può raggiungere le sedi in una maniera diversa rispetto a quella assicurata dai vettori aerei o navali. E c'è un altro aspetto, che è quello che riguarda il potere di trattativa che ha la Regione Sardegna. Quando la Regione Sardegna parla con la Comunità europea, con un qualunque degli uffici della Commissione europea, parla rappresentando lo 0,3 per cento degli abitanti dell'Unione europea, e già riuscire ad allargare il tavolo e a poter parlare per una platea più vasta è già un qualcosa che può essere utile, se non altro per far capire quale sia il nostro problema. A noi interessa principalmente, forse oggi il primo obiettivo è quello che viene chiamato come regime derogato in materia di aiuti di Stato, lo ha descritto bene e il professor Fois e faccio mia la sua relazione, anzi, interna anche approfondirla insieme alla Commissione, sarà oggetto sicuramente di approfondimento quella tematica, è un qualcosa però che rappresentando solo lo 0,3 per cento è estremamente difficile da ottenere. E riguardo la macro Regione io l'unica perplessità che pongo riguarda il fatto che nei recenti incontri che si sono ottenuti con la Regione Corsica, cioè con il dipartimento della Corsica, con l'autonomia delle Baleari, i greci non li abbiamo mai visti e i siciliani tantomeno, è apparsa chiaro una differenza anche di obiettivi tra le diverse comunità, sono più vicine le istanze della Sardegna e quelle della Corsica, seppur con qualche differenza, sono apparsi invece molto distanti quelle delle Baleari e soprattutto quello della Sicilia. Aveva detto bene il Presidente, la Sicilia ha una storia di autonomismo diciamo più solipsismo che autonomismo, si è sempre considerata una monade in Italia, in Europa e nel mondo, perché quello è

l'atteggiamento, sono poco fiducioso del fatto che siano disposti a fare questo ragionamento, per noi però, e chiudo, è politicamente rilevante insistere e provarle tutte per allargare il più possibile il dialogo, se non altro perché mostrarci anche come quelli che hanno quell'idea, rivendicano quel diritto non come semplice possibilità di avere una deroga sulla spesa o una qualche risorsa in più, non illudiamoci, risorse in più non ce ne daranno e dobbiamo accontentarci di quelle che già abbiamo a disposizione, e solo di quelle, perché non è una battaglia che a mio giudizio è possibile, ecco, tutto questo può essere però un buon modo per intavolare una trattativa e avere anche un ragionamento per portarla a termine diciamo nel medio-lungo periodo, cioè illuderci di poter avere un risultato domani, è un qualcosa che non è di questa terra, e non potendolo avere domani però non fare una battaglia per poterlo avere dopodomani è un errore epocale, ed è quello che purtroppo spesso il Consiglio regionale ha fatto. L'istituzione di questa Commissione è in totale controtendenza rispetto a quello fatto negli ultimi dieci anni, se non altro, o negli ultimi 15, quando ogni volta che cambia la maggioranza, cioè a ogni cambio di maggioranza, cosa che con l'alternanza avviene praticamente ogni legislatura, si cambia completamente la visione anche sulla strategia nei grandi temi, questa Commissione vuole essere invece il modo per tramandare anche la sensibilità attorno a questi temi e poter fare anche un ragionamento elevato che normalmente in questa legislatura stiamo cercando almeno di provare a tenere.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare il consigliere Dario Giagoni. Ne ha facoltà.

GIAGONI DARIO (LEGA). Grazie, Presidente. Innanzitutto ringrazio il dottor Lobrano e il dottor Fois per esser qua soprattutto a supporto di un tema che vogliamo portare avanti. Mi rivolgo a quello che ha detto prima sull'articolo 175 del Trattato europeo, e cioè che tutte le politiche devono tener conto delle esigenze delle regioni insulari, però io ritengo un diritto che molte volte le cose vengano interpretate un po' come vuole chi le struttura e chi fa sì che diventino leggi, e mi voglio anche collegare al Presidente, l'onorevole Cossa, per quanto riguarda noi forse hanno capito in Europa che stiamo andando là a bussare alla porta per avere soldi, noi vogliamo passare dalla famosa dicitura "svantaggio", togliere quella "s", che non chiediamo neanche un vantaggio, noi riteniamo di essere competitivi, quindi di ridurre quel divario per rafforzare quindi quella coesione economica, sociale e territoriale, dove purtroppo in Sardegna la densità demografica è bassissima, l'unica cosa che non comprendo, quando col famoso trattato di Lisbona, l'articolo 349, ha permesso di avere delle regioni ultraperiferiche, avevamo anche dei nostri rappresentanti lì, non comprendo perché non si è fatto in modo che anche la Sardegna o anche altre isole come le Baleari e la Corsica, credo che siano solo loro regioni insulari, non siano rientrate anche nel discorso delle regioni ultraperiferiche, perché tra le regioni ultraperiferiche vediamo che c'è Creta, e poi alla fine la distanza che c'è tra Creta e la Grecia è la distanza che si può dire c'è tra la Sardegna e la penisola, il continente. È anche un bene, come ha detto anche l'onorevole (...) il fatto che secondo me dobbiamo prendere questo tema non come un tema che riguarda solo un'espressione politica ma è un tema che deve riguardare tutti, cioè vedo anche in questa Commissione che ci sono rappresentanze di maggioranza e di minoranza, però c'è bisogno di un supporto anche a livello governativo che strutturale, va bene il discorso anche della creazione di macroregioni però ritengo, come ha detto anche l'onorevole Agus, la Sicilia a noi non ci vede di buon occhio, a non ci vede anzi come una Regione che è entrata in competizione, cioè loro vivono di turismo e noi in gran parte lo stesso viviamo di turismo, e oltretutto hanno un settore agricolo e pastorale come ce l'abbiamo qua anche in Sardegna, ma di grande

rilevanza, quindi per loro noi siamo solo una concorrenza. Oltretutto ora ci ritroviamo di fronte anche a un rappresentanza anche a livello governativo ridotta, calcolata sul fatto del numero degli abitanti, quindi dalla densità, noi abbiamo dei rappresentanti a Roma però son calcolati non sulla superficie che ricopriamo ma sul numero degli abitanti che abbiamo. Ritengo quindi che il lavoro deve essere, sì, qua dalla Sardegna si vede, compatto, si siamo qua presenti, però ci vuole una grande forza a livello anche governativo, e poi successivamente non andare a parlare con... mi ricordi come si chiama... era intervenuto, del Consiglio europeo... il presidente Sassoli, il Presidente del Parlamento Sassoli, che un po' è intervenuto, ma secondo me anche in termine un po' non costruttivi e neanche di supporto realmente a quello che vogliamo portare avanti, perché onorevole Cossa, Presidente, ha anche ragione, noi vogliamo cercare almeno di arrivare, no, io spero, dico, se non ci riusciamo in questi cinque anni o più avanti chi sarà anche dopo di noi, di riuscire proprio a scrivere e dare le condizioni perché la Sardegna non vive solo il fattore di distanza, ma vive la discontinuità, e anche questa è un è una cosa importante che, come ha detto lei anche prima, il discorso delle persone, merci e quant'altro, però c'è anche un discorso di discontinuità che crea un danno economico a tutto il sistema, perché se

interruzione, se devo trasportare qualcosa a Bologna o a Milano o Napoli in Sardegna, ho una interruzione e quell'interruzione la pago, e quello quello grava sulle sul peso delle aziende e anche di chi investe. Grazie per il vostro intervento, anzi, speriamo di incontrarvi presto e di chiudere positivamente la questione. Grazie ancora.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare il consigliere Giovanni Satta per dichiarazione di voto. Ne ha facoltà.

SATTA GIOVANNI (PSd'Az). Grazie, Presidente, grazie al professor Fois e al professor Lobrano, mi è parso di capire oggi, cioè, era già una mia impressione ma poi la dichiarazione del professor Fois mi ha fatto capire che probabilmente ha ragione, parla dell'accordo di Amsterdam, accordo politico, per quanto riguarda una politica di aiuto nei confronti delle zone sottosviluppate ed insulari, e poi mi parla anche dell'articolo 174 e 175 del Trattato di Lisbona, che sono poi una sorta di Costituzione europea, dove non si fa chiarezza su quello che dovrebbe essere l'aiuto di Stato, e si usano anche molto spesso due pesi e due misure, io faccio sempre riferimento l'ho fatto spesso, lo faccio anche oggi, perché mi proibisce di fare una

certa politica dei trasporti per quanto riguarda il trasporto marittimo e aereo da e per la Sardegna, e poi invece mi consenti di fare quello che voglio, perché di questo si tratta, nell'aiuto alla società regionale Arst, piuttosto che alle società private che percepiscono dei danari per garantire determinati servizi? Perché di questo si tratta. Quindi vorrei capire appunto cosa si potrebbe, cosa potremmo proporre al nostro interlocutore che, come mi avete confermato, non è la Comunità europea ma lo Stato italiano, perché noi prima dobbiamo avere il rapporto con lo Stato italiano al quale dobbiamo chiedere che queste cose vengano poi portate all'interno dei Trattati perché è lo Stato italiano che ci rappresenta, è lui che firma il Trattato, non lo firma sicuramente la Regione Sardegna. In tutto questo ovviamente dobbiamo anche ricordarci, perché questo è importante, che qui stiamo parlando di trasporti non di tutto il problema insularità, perché noi di benefici dalla Comunità europea ne abbiamo, e avremmo avuto tante tantissime occasioni anche dal Governo italiano negli anni passati prima che ci fosse anche la Comunità Europea, probabilmente non siamo stati capaci di sfruttare tutte queste risorse che ci sono state date per superare quel gap di inferiorità economica che abbiamo, e anche un'altra opportunità ce l'avremo dal primo gennaio 2021 quando, tornando all'Obiettivo 1, avremo io dico

una marea di risorse, quindi un'altra grande opportunità che dovremo essere in grado di poter sfruttare, però di pari passo quindi dobbiamo programmarci e prepararci per questo settennio che ci darà appunto la possibilità di avere molte risorse per infrastrutture, per investimenti, e ovviamente dobbiamo essere capaci di fare progetti e progetti validi, lungimiranti, e che possono durare nel tempo, però di pari passo nel settore dei trasporti, che è un'altro aspetto importante del problema insularità deve essere affrontato da subito con lo Stato. Abbiamo vissuto in questi giorni quello che è successo per quanto riguarda la proroga o non proroga della continuità aerea, vivremo a giorni, siamo ancora nel silenzio generale ma a giorni avremo lo stesso problema per quanto riguarda quella marittima, della quale non stiamo parlando ma scade... anche lì avete parlato di lobby, io non voglio fare riferimenti ma lo dico a microfoni aperti, nel momento in cui uno Stato italiano a oggi non ha neanche iniziato, di qualunque colore sia, bianco, rosso o verde, non ha importanza, non ha ancora avviato la ricerca di mercato per addivenire poi a quello che dovrebbe essere il bando che dovrebbe essere fatto sei mesi prima, e qui la colpa non è della Regione bensì dello Stato, perché sappiamo che la continuità marittima viene gestita allo Stato, io credo che ci sia già un obiettivo concordato con le lobby per rinnovare automaticamente tout-court quella che è l'attuale continuità territoriale che non ci garantisce per niente, che sa di truffa avallata dalla Comunità europea in quel sistema di doppio binario, di doppie misure che ha sempre adottato, così come io, per esempio, a differenza di chi ha goduto, scusatemi il termine, del fallimento della Saremar e dell'esperimento della flotta sarda, io penso che anche quell'esperimento sia stato trattato in una maniera che probabilmente rispondeva a delle lobby e non invece a sistemi di correttezza, perché magari qualche errore la regione può anche averlo commesso, però è stato l'unico tentativo forte, vero, come ci ha dichiarato anche in questa sede il presidente Cappellacci, di uscire da questo sistema dei trasporti che sicuramente non ci dà quello che ci spetta, la giustizia che ci spetta. Quindi quello che chiedo, magari anche ai professori, ai due illustri professori, di darci un'indicazione su quale percorso, quale tipo di richiesta potremmo fare noi allo Stato affinché intervenga in questo Trattato europeo, il Trattato di Lisbona, per poter modificare e aprirci una finestra per poter far sì che queste cose vengano gestite e anche controllate da parte delle regioni che devono avere, a torto o a ragione, questo tipo di rapporto che in teoria dovrebbe essere un aiuto, ma poi molto spesso non sindachiamo sulla natura dell'aiuto. Grazie.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il Prof. Fois.

FOIS (Isprom). Io farò due o tre osservazioni; penso di chiarire un po' il mio pensiero tenendo conto delle proposte e degli interventi che sono stati fatti, ed eventualmente si può ritornare sul punto. Allora, la prima questione che vorrei toccare e che avevo lasciato da parte nel mio intervento iniziale è quella di come dobbiamo interpretare il termine usato dal Sassoli, "aspirazioni", giuste aspirazioni, non vorrei, ma appunto non lo sto certo interpretato in questo senso, che venga interpretato questo termine come un nostro presentarci come qualcuno che va col cappello in mano a chiedere la carità, ecco, l'importante è che non sia questo, io vorrei che "aspirazioni" corretto dal "giusto", "giuste aspirazioni" significhi: voi avete diritto a che certe regole vengano applicate. Io ho sempre sostenuto che non è tanto una questione di riconoscimento del principio di insularità, ma di applicazione delle regole in materia di insularità che ci sono nei trattati, non sono molte, ho detto che c'è stato un arretramento, però ce ne sono, per esempio quello sull'interpretazione della coesione che è ridotto a interventi attraverso i fondi strutturali, aiuti di Stato, che secondo me richiedono una diversa interpretazione. Quindi noi non siamo col cappello in mano a chiedere la benevolenza delle istituzioni europee, ma chiediamo il rispetto di determinate regole, poche, ma alcune che ci sono. Ecco, questo è il primo punto che vorrei che si chiarisse, a me non è piaciuto il termine "aspirazioni" se viene interpretato in quel senso. L'altra questione riguarda come avvicinarci al Consiglio europeo. Allora, giustamente il Presidente ci ricordava che appunto questa deve essere un'azione possibilmente concertata tra almeno le altre due regioni insulari, perché diceva giustamente Sassoli che non ci si può muovere in ordine sparso, bisogna essere collegati. Benissimo, questa può essere una possibilità da concertare eventualmente con le altre regioni insulari, però io ritengo che la Sardegna, che in un certo senso per le iniziative in tema di difesa dell'insularità è all'avanguardia, può benissimo saggiare presso il Governo italiano la possibilità di muoverci in una certa direzione. Io vedrei, ma questa naturalmente è solo un'idea che lancio, una iniziativa presso il Governo o il Ministro per gli affari europei per dirgli: guardi che qui c'è una dichiarazione sulle regioni insulari che è stata confermata dallo stesso Consiglio europeo, il Governo italiano come la vede oggi questa dichiarazione? Ritiene di doverla smentire o la conferma? Questo già sarebbe un passo in avanti, perché avremmo un soggetto importante che si impegna in questa direzione. Questo non esclude poi che si possano contestualmente fare, o in rapida successione, dei passi simili presso la Francia, presso il Governo francese e presso il governo spagnolo, però io penso che si possa esperire questo tentativo o questa richiesta di chiarimento da parte del Governo italiano, in particolare per esempio nella persona del Ministro degli affari europei. Aggiungo una cosa; è chiaro, io ho fatto riferimento al passaggio che c'è stato tra la dichiarazione relativa alle regioni ultraperiferiche e l'articolo 349 del Trattato, per carità, non mi faccio illusioni che domani una revisione dei Trattati porti a riprendere la dichiarazione relativa alle regioni insulari e trasfonderla in un articolo del trattato, perché è chiaro che bisogna avere l'unanimità nel Consiglio europeo, però già il fatto di richiamare l'attenzione su una disposizione che è stata messa in un angolo, è stata relegata in soffitta, ingiustamente e non fondatamente, sia un passo importante, il Governo italiano può farla sua, per quanto lo riguarda, e impegnarsi, anche lui presso la Francia, presso la Spagna, perché appunto ci siano i passi significativi successivi. Questo può anche concretarsi, perché il Consiglio europeo lo fa, con un invito alla Commissione a esaminare con particolare attenzione le norme esistenti nel Trattato, per vedere quali ulteriori spazi queste norme possano offrire per interventi a favore delle regioni insulari; questo il Consiglio europeo lo fa regolarmente, la

Commissione è chiaro che se c'è un invito da parte del Consiglio europeo si muove, molto più di quanto non lo faccia se c'è qualcuno di noi che va a Bruxelles a parlare con i funzionari delle Commissioni competente in materia. Quindi, ecco, io farei questa azione per gradi, inizierei a saggiare gli orientamenti del Governo per metterlo davanti alle sue responsabilità, vorrei vedere se il Governo italiano dice, "no, noi non ci riconosciamo più in questa dichiarazione", e questa è già una cosa importante, si può, studiando bene il passo, l'azione, muoversi in questa direzione. L'altra considerazione che vorrei fare è che il Consiglio europeo, di cui io mi sono molto occupato nei miei studi, ha un ruolo anche per quanto riguarda le macroregioni, le macroregioni hanno un iter di questo tipo: c'è una proposta della Direzione generale per le politiche regionali, la Commissione la fa propria, delinea una strategia che viene poi approvata dal Consiglio europeo. Ecco, io penso che anche in un passo da fare presso il Governo italiano si possa sollevare la questione della macroregione nel Mediterraneo occidentale, sottolineando il particolare interesse che ha oggi l'Italia a sviluppare, a riprendere e a potenziare la collaborazione euro mediterranea, che è anche questa finita in un angolo morto. Quindi, ecco, ci potrebbe essere questa duplice richiesta, che si ricollega col discorso tra insularità e macroregione, appunto di chiedere un'azione presso il Consiglio europeo e comunque, per quanto riguarda l'Italia, di confermare questa dichiarazione relativa alle regioni insulari, e al tempo stesso appunto un appoggio per una iniziativa che interessa il Governo italiano, perché ci sono in questi ultimi tempi delle mosse perché l'Unione per il Mediterraneo riprenda vigore, tenendo conto degli interessi che ci sono per la tutela dell'ambiente, per regolare il flusso degli immigrati che vengono dalla riva sud del Mediterraneo e così via. Ecco, questo vorrei precisare appunto per chiarire quello che è il mio pensiero.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il Prof. Lobrano.

LOBRANO (Isprom). Si, rapidissimamente. Il professore in qualche modo ha anticipato quello che volevo dire, cioè che sono emerse nel dibattito di questa mattina chiaramente due questioni, una è la questione delle regole, di recuperare o riscrivere le regole per l'insularità a livello europeo, e l'altra è la questione della macroregione. Allora, quello su cui vorrei e mi permetto di richiamare l'attenzione di questa Commissione è che la macroregione ha un valore che va al di là della mera operazione di lobby per avere più forza in sede di richiesta di cambiamento delle regole, cioè la Macroregione non è riducibile, in questa strategia per l'insularità non

è riducibile a un momento di raccolta di consensi per ottenere il cambiamento delle regole, la macro Regione è un obiettivo a sé, è un obiettivo insulare a sé, perché la macroregione è una invenzione, positiva a nostro avviso, europea di promozione e di sostegno della cooperazione come elemento portatore di valore aggiunto, tant'è vero che questa strategia si è applicata sull'intera Europa e c'è rimasta un'area in cui questa strategia non viene applicata, allora l'applicazione di questa strategia può portarci in quanto tale dei vantaggi importanti. Quindi potremmo ottenere il duplice risultato di ottenere consensi specificamente sulla questione delle regole, ma anche di avviare un processo che ha un valore in sé, e queste due linee avrebbero il punto di caduta nella iniziativa insulare, cioè questa macroregione per sua natura, per la conformazione, ha un naturale protagonismo insulare. Quindi io ringrazio anche la richiesta specifica fattami dal Presidente Cossa, cioè di richiamare l'attenzione sulla macroregione, la macroregione va coltivata, è un punto essenziale, è obiettivo assolutamente da perseguire, e mi sembra che sta emergendo che la macroregione a cui dobbiamo o possiamo puntare non è una macroregione, diciamo così, sparpagliata, caratterizzata dalla insularità delle sue componenti, ma è una macroregione con una sua unità territoriale ma che veda al suo centro il gruppo

insulare, e questo risponde anche al fatto che questo non significa che la macroregione è fatta dalle tre isole, ma che le tre isole dovrebbero essere i soggetti promotori e in qualche modo il motorino diciamo di questa macroregione, e quindi mi permetto anche di mettere a disposizione di questa Commissione del presidente Cossa il possibile lavoro dell'Isprom per incominciare a sondare interessi nelle altre due isole per questa strategia. Noi potremmo ad esempio, muovendoci come soggetto che si muove nell'ambito della società civile, non siamo un soggetto politico, provare a organizzare un incontro durante il 2020, come l'abbiamo organizzato nel 2019, ne parlavamo col professor Fois, ad esempio a livello di università, ci sono quattro università in queste tre isole, e faccio un esempio, le Camere di commercio, giusto per avere 2 riferimenti, uno più sulla ricerca e istruzione e l'altro sull'economia, per vedere se questi tre soggetti molto diversi tra di loro, che però sono punti di riferimento di tre grandi Stati - la Spagna, la Francia e l'Italia-, possono incominciare a ragionare come isole, da isole e per le isole, in termini di macroregioni, se se poi potessimo farlo addirittura con una, come posso dire, copertura politica, ma non è necessario, sarebbe ancora meglio, cioè se potessimo dire che a questa riflessione c'è un interesse istituzionale, tutto qua. E naturalmente, volevo dire, la macroregione non significa, (...) potrebbe, come quella adriaticoionica, riguardare tutte le regioni che abbracciano il Mediterraneo occidentale, però con un protagonismo.

PRESIDENTE. Io ringrazio molto il professor Lobrano e il professor Fois, perché mi pare che oggi abbiano sviluppato un concetto molto interessante con un obiettivo specifico, su cui noi possiamo lavorare. Ovviamente la Commissione raccoglie con molto interesse questa idea di organizzare una un primo step operativo, un momento di riflessione sulla macroregione sarebbe fantastico, io ne parlo adesso stesso con il Presidente del Consiglio regionale, perché un supporto da una presenza istituzionale sarebbe molto importante da questo punto di vista e darebbe alla Sardegna un ruolo particolare, e io penso che sia opportuno incamminarci decisamente su questa strada. Se la Commissione è d'accordo io adesso stesso vado dal Presidente Pais e gliene parlo. Quindi grazie, avremo modo sicuramente di risentirci. Vorrei chiedere un attimo ai Commissari se possono trattenersi qualche minuto per programmare i lavori delle prossime settimane. Grazie.

«Insularità» e Costituzione

di Tommaso Edoardo Frosini

Sommario: 1. L'isola che non c'è più (in Costituzione). - 2. Il «fattore insulare» nel diritto comparato ed europeo. - 3. Riaffermare le isole in Costituzione.

1. L'isola che non c'è più (in Costituzione)

«L'isola che non c'è», cantava Edoardo Bennato a inizi anni Ottanta. Venti anni dopo, anche il legislatore costituzionale certificava l'inesistenza delle isole, sopprimendo un comma dell'art. 119 della Costituzione, che prevedeva contributi speciali per valorizzare il Mezzogiorno e le isole (Sardegna e Sicilia, ma non solo)¹. Si trattava di una norma di «diritto sociale territoriale» voluta dal Costituente per tutelare e incentivare quelle aree del Paese svantaggiate economicamente per storia e per collocazione geografica.

Lo «sbianchettamento» della Costituzione passò sotto silenzio nell'illusione, sbagliata, di avere così risolto, in un colpo solo, sia la «questione meridionale» che l'isolamento delle isole. In luogo di una norma promozionale per il Mezzogiorno e le isole venne prevista e codificata una norma competitiva per un regionalismo differenziato, che oggi trova difficoltà applicative in virtù di una intrinseca criticità. Anche perché prima di provare a mettere in competizione le regioni fra loro, bisognerebbe quantomeno provare

Il testo originario dell'art. 119 Cost., poi modificato con l. Cost. n. 3, 2001, recitava così: «Le Regioni hanno autonomia finanziaria nelle forme e nei limiti stabiliti dal leggi della Repubblica, che le coordinano con la finanza dello Stato, delle Province e dei Comuni. Alle Regioni sono attribuiti tributi propri e quote di tributi erariali in relazione ai bisogni delle Regioni per le spese necessarie ad adempiere le loro funzioni normali. Per provvedere a scopi determinati, e particolarmente per valorizzare il Mezzogiorno e le Isole, lo Stato assegna per legge a singole Regioni contributi speciali. La Regione ha un proprio demanio e patrimonio, secondo le modalità stabilite con legge della Repubblica». Per quanto riguarda il Mezzogiorno, v. T.E. Frosini, Quale federalismo senza Mezzogiorno?, in http://www.forumcostituzionale.it/wordpress/wp-content/uploads/pre_2006/148.pdf.

a portarle a un tendenziale punto paritario di partenza, per poi vedere qual è la più virtuosa².

Il riferimento esplicito al Mezzogiorno e alle isole era stato coscientemente voluto dal Costituente, il quale volle così costituzionalizzare il problema di come valorizzare l'assetto civile, economico e sociale di quei territori, che non rappresentano solo un'area geografica Paese ma anche, se non soprattutto, «una maniera di essere di alcuni milioni di abitanti». È quindi, specialmente per gli coloro che vivono nelle isole, anche un problema, o meglio un «fattore» identitario. All'Assemblea Costituente si aveva ben presente il dualismo socio-economico fra le diverse aree del Paese, e specialmente fra Settentrione e Meridione. Fu Meuccio Ruini, nella seduta dell'11 luglio 1947, a porre la questione e proporre la soluzione dell'assegnazione di «contributi speciali» a quei territori particolarmente deficitari, in termini di sviluppo socio-economico, a fini di una loro valorizzazione. Da intendersi come «un processo di crescita complessiva nei campi dell'economia ed in quello sociale e culturale e presuppone, quindi, un intervento speciale incidente non su determinati, ma su tutti i fattori dello sviluppo»³.

La norma costituzionale poteva apparire generica, laddove non chiariva, in maniera esplicita, quali fossero le zone del Paese riferibili a una vasta area geografica come quella del Mezzogiorno. Si dava per scontato che fossero incluse tutte le regioni a partire da quella del Lazio fino alla Calabria e, paradossalmente, escludendo Sicilia e Sardegna in quanto isole e perciò meritevoli di una ulteriore considerazione e una definita tutela costituzionale a loro specificatamente dedicata. Certo, le isole nel nostro Paese non sono soltanto la Sicilia e la Sardegna, perché ce ne sono anche altre, come l'Elba oppure le Tremiti e altre ancora, che rientravano a pieno titolo nella necessità di avere una loro valorizzazione costituzionale. La Sicilia e la Sardegna godevano però di una sorta di triplice valorizzazione, in punto di riconoscimento e tutela costituzionale: a) essere ascrivibili all'area geografica del Mezzogiorno; b) essere isole; c) essere regioni a statuto speciale. Ovviamente tutto questo permane ancora, sebbene per i primi due punti a) e b) è venuta meno la copertura costituzionale. Che invece andrebbe

³ Così A. Pubusa, Commento all'art. 119, in Commentario della Costituzione art. 114-120, t. I, a cura di G. Branca, Bologna-Roma, 1985, p. 426.

² Con riferimento al rapporto fra il federalismo e il Mezzogiorno, anche sotto il profilo storico, v. il fascicolo monografico Federalismo e Mezzogiorno, a 150 anni dall'Unità d'Italia, in questa «Rivista», n. 1-2, 2011.

ripristinata, anche prendendo spunto dall'esperienza comparata ed europea. Che va fatta proprio con riferimento alle isole, che si comprendono meglio e più utilmente proprio se esaminate sotto il prisma della comparazione. Come risulta dai lavori di un convegno che organizzai all'Università di Sassari (dove all'epoca insegnavo) nel 2006, dedicato alle *Isole nel diritto pubblico comparato ed europeo*, i cui atti sono stati pubblicati in un volume⁴, poco conosciuto ma essenziale per capire in pieno la portata della questione giuridica delle isole in Europa. Inoltre, per quanto mi risulta, è l'unico lavoro dottrinale che si occupa specificatamente del tema delle isole, soprattutto nella prospettiva della comparazione giuridica.

Certo, nell'analisi comparata vengono esaminate isole che non sono Stati – come la Gran Bretagna per intenderci, ma che sono comunque collegate a una dimensione statale – ma piuttosto sono realtà geografiche dotate di un proprio ordinamento, la cui specialità è costituita proprio dal loro essere territori insulari. Al punto, che si potrebbe affermare che tra specialità e insularità vi sia un rapporto di corrispondenza biunivoca: costituendo, l'una e l'altra, le facce di una medesima medaglia. Certo, si potrebbe obiettare che vi sono regioni speciali che non sono isole; ma è altresì vero che l'insularità ingenera una condizione ulteriore di specialità, che è dovuta sia alla collocazione nello spazio (l'essere circondate interamente dalle acque, infatti, incide sugli scambi, sul commercio e sul trasporto), sia al fatto che si trova in una posizione differente rispetto al restante contesto peninsulare. Il profondo senso di appartenenza a un dato contesto insulare alimenta la specialità dei territori insulari, che si manifesta in un'identità con tradizioni culturali del tutto peculiari. Specialità che non va intesa nel senso di eccezionalità, ma piuttosto di profonda diversità. Che emerge attraverso un riconoscimento giuridico-costituzionale (di tale specialità) e la presenza di un modus vivendi peculiare e di sentimenti di appartenenza molto spiccati. In un simile contesto, la specialità diviene strumento atto a valorizzare un tale *status* di particolarità. Certo, è pur vero che specialità e insularità non sono concetti sempre sovrapponibili, come rilevabile sulla base della ricerca comparatistica.

Altra questione meritevole di approfondimento è quella del rapporto fra insularità e costituzionalismo⁵. In particolare, l'approccio

⁴ Cfr. Isole nel diritto pubblico comparato ed europeo, a cura e con prefazione di T.E. Frosini, Torino, 2007.

⁵ Ne parla G.G. Floridia, *Introduzione*, in *Isole nel diritto pubblico comparato ed euro*peo, cit., pp. 3 ss.

può essere avanzato con riferimento alle trasformazioni del costituzionalismo contemporaneo, che si connota per lo studio della frammentazione territoriale del potere, indipendentemente dalle forme che esso assume nei tipi di federalismo, regionalismo, devoluzione o altro. Infatti, un tema di ricerca che si nutre della differenziazione, induce a riflettere sui processi di decentralizzazione degli Stati unitari, tipici non solo delle democrazie occidentali. I fenomeni di decentramento richiamano alla memoria i patti federativi e con essi il concetto di foedus e risultano essere propedeutici alla valorizzazione delle peculiari identità di dati territori, tra i quali vanno sicuramente comprese anche le isole. Un altro aspetto, poi, è quello concernente la costituzionalizzazione delle isole. Oui, a parte il caso italiano che ha conosciuto, come già detto, un suo ripensamento con la soppressione della norma costituzionale che faceva riferimento alle isole, vale senz'altro la pena affrontare l'interessante il caso spagnolo, che si caratterizza per una valorizzazione delle isole non solo come territorio fisicamente sganciato dalla penisola iberica ma anche come fattore insulare, che manifesta una particolare forma identitaria.

2. Il «fattore insulare» nel diritto comparato ed europeo

Il Paese del regionalismo differenziato, e quindi la Spagna, ha riservato, in costituzione, un ruolo e una funzione strategica alle isole⁶. Le prevede e le codifica esplicitamente in ben quattro articoli della costituzione (artt. 141.4, 69.3, 138.1, 143.1), secondo una prospettiva che non è solo il riconoscimento morfologico del territorio circondato dalle acque ma piuttosto è la legittimazione costituzionale dello *hecho insular*. E cioè del «fattore insulare», che si declina come identità e specialità degli abitanti dell'isola, del loro modo di vivere e di lavorare come, e non meno, gli abitanti della penisola. In modo cioè che sia assicurata loro la libera circolazione dei beni, dei trasporti e delle persone e che sia incentivato l'esercizio dei loro diritti economici.

Quindi, sono ben quattro articoli della costituzione che si occupano delle isole, ognuno dei quali con delle specificità. A partire

⁶ Sul tema, v. M. Iacometti, *Le Isole Baleari e Canarie: due diversi tipi di «insularità» nell*'Estado autonomico *spagnolo*, in *Isole nel diritto pubblico comparato ed europeo*, cit., pp. 63-100. La costituzione della Spagna può essere consultata nel volume *Codice delle costituzioni*, vol. I, a cura di G, Cerrina Feroni-T.E. Frosini-A. Torre, Padova 2016, pp. 331 ss.

dall'articolo 141.4, che costituisce la principale fonte di legittimazione dell'isola, intesa come ente territoriale: «Negli arcipelaghi, le isole avranno inoltre proprie amministrazioni sotto forma di Capitoli o Consigli» (così, art. 141.4). L'articolo in questione fa parte del Titolo VIII dedicato all'organizzazione territoriale dello Stato, dove viene affermata la provincia come ente territoriale e quindi la sostanziale parificazione, negli arcipelaghi, tra provincia e isola. Con l'obiettivo, in tal modo, di rivalutare, attraverso i *Capitoli* (quali organi di governo di ogni isola), l'espacio institucional proprio delle isole.

La costituzione poi menziona le isole come circoscrizione elettorale (art. 69.3), prevedendo l'elezione di tre senatori per ciascuna delle isole maggiori (Gran Canaria, Maiorca, Tenerife), e uno per ognuna delle altre isole (Ibiza, Formentera, Menorca, Forteventura, Gonera, Herro, Lanzarote e La Palma). Poi, all'art. 138.1 si fa riferimento allo Stato quale garante dell'effettiva realizzazione del principio di solidarietà (di cui all'articolo 2), con riferimento a un adeguato e giusto equilibrio economico fra le diverse parti del territorio spagnolo, tenendo conto in particolare delle circostanze connesse alle situazioni delle isole. Quindi, un impegno di valorizzazione delle isole per consentire che si svolga un adeguato sviluppo economico e sociale. Inoltre va citato l'art. 143.1, che consente ai territori insulari di accedere all'autogoverno e costituirsi in Comunità autonome. Va infine menzionata anche la terza delle «Disposizioni aggiuntive alla costituzione», che fa riferimento alla peculiarità del tradizionale regime economico-fiscale delle Canarie, la cui modificazione potrà avvenire previo il parere preventivo della Comunità autonoma.

In sintesi: siamo in presenza di un indubbio valore costituzionale del fattore insulare (*hecho insular*), quale fattore differenziale (*hecho diferenciales*), che trova, oltre al riconoscimento di una forma propria identitaria, alcune specificazioni e caratterizzazioni, che si esprimono e si attuano attraverso la legislazione nazionale, come la n. 7 del 2 aprile 1985 sulle basi del regime locale, e quella territoriale (si pensi, fra i tanti, alle Baleari che hanno un diritto civile proprio). Quello che conta qui evidenziare è come la Spagna ha provveduto a una articolata costituzionalizzazione delle isole, riconoscendone la loro specialità nell'ambito dello Stato autonomico in cui si manifesta un regionalismo differenziato. La vicenda spagnola delle isole risulta senz'altro essere un parametro costituzionale interessante e utile, al quale fare riferimento. Che potrebbe cioè essere preso come esempio e come un possibile modello anche per una nuova ricomposizione dell'assetto costituzionale italiano.

Anche il Portogallo riconosce in costituzione la specificità delle sue isole. Come recita l'articolo 6.2: «Gli arcipelaghi delle Azzorre e di Madera costituiscono regioni autonome dotate di statuti politico-amministrativi e di organi di governo». Si tratta di una disposizione costituzionale che si sviluppa altresì nel Titolo VII della costituzione, dove vengono attribuiti, alle Azzorre e Madera, numerosi poteri anche di natura legislativa. Sul Portogallo qui non mi soffermo e rimando a uno accurato studio a esso dedicato⁷.

L'insularità è una tematica non confinabile alla sola disciplina costituzionale nazionale, in quanto forma oggetto di statuizioni di diritto internazionale, in specie pattizio, e comunitario8. Tra le norme internazionali che disciplinano le realtà insulari, si collocano la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, firmata a Montego Bay il 10 dicembre del 1982 che definisce, tra gli altri, il regime giuridico degli arcipelaghi e delle isole, e la Dichiarazione delle Barbados, in cui si riconosce una condizione deficitaria delle realtà insulari, dovuta al loro essere aree geografiche dall'estensione ridotta, dalle risorse limitate, molto vulnerabili al rischio dei cambiamenti climatici, per le quali occorrono politiche che ne valorizzino le risorse energetiche, e che ne proteggano i bacini idrici. La normativa comunitaria ha disciplinato, invece, la condizione giuridica delle isole, in modo molto graduale. Il Trattato istitutivo della Comunità Europea fa riferimento alle isole, solo indirettamente. A seguito della adesione alla Comunità Europea, nel 1973, di Irlanda e Gran Bretagna, il fenomeno insulare riceve una considerazione diversa. Il Trattato di Maastricht del 1992 si occupa della situazione di notevole ritardo strutturale di talune regioni ultraperiferiche, acconsentendo a un regime di aiuti e di sostegni ulteriori e specifici a loro favore, in cui si ravvisa l'eco del principio di sussidiarietà. Il successivo Trattato di Amsterdam del 1997, all'art. 299, fa riferimento alla peculiare condizione dei territori francesi d'Oltremare, la cui superficie ridotta e la cui topografia particolare conferiscono loro una posizione di debolezza che giustifica l'adozione di misure speciali di sostegno.

Infine, il Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE) il quale, nel volere ridurre il divario tra i livelli di sviluppo

8 Su cui, v. P. Fois, L'insularità nel diritto internazionale ed interno: orientamenti conver-

genti, in Isole nel diritto pubblico comparato ed europeo, cit., pp. 191-196.

⁷ Cfr. R. Orrù, *Insulrità e autonomia regionale nell'ordinamento portoghese*, in *Isole nel diritto pubblico comparato ed europeo*, cit., pp. 153-171. La costituzione del Portogallo può essere consultata nel volume *Codice delle costituzioni*, vol. I, cit., pp. 255 ss.

delle regioni, rivolge un'attenzione speciale alle regioni insulari, specialmente all'articolo 174, il quale così recita: «Per promuovere uno sviluppo armonioso dell'insieme dell'Unione, questa sviluppa e prosegue la propria azione intesa a realizzare il rafforzamento della sua coesione economica, sociale e territoriale. In particolare l'Unione mira a ridurre il divario tra i livelli di sviluppo delle varie regioni ed il ritardo delle regioni meno favorite. Tra le regioni interessate, un'attenzione particolare è rivolta alle zone rurali, alle zone interessate da transizione industriale e alle regioni che presentano gravi e permanenti svantaggi naturali o demografici, quali le regioni più settentrionali con bassissima densità demografica e le regioni insulari, transfrontaliere e di montagna». E poi declina questa attenzione in altri articoli del Trattato, valorizzando la c.d. ultraperificità nel rispetto delle pari opportunità fra territori regionali. Che dovrebbe portare altresì ad attuare il principio della compensazione degli svantaggi derivanti dall'insularità e quindi consentire anche deroghe al regime degli aiuti di Stato9.

3. Riaffermare le isole in Costituzione

L'Europa e diversi gli Stati europei codificano costituzionalmente isole e insularità. L'Italia, prima di tutte a farlo nel 1947, ha poi abbandonato questa prospettiva di valorizzazione costituzionale, lasciando le isole «travolte dalle acque in un insolito destino». Per questo, e non solo, va rivolta un'attenzione speciale alla proposta di legge costituzionale di iniziativa popolare (presentata con centomila firme, raccolte nella sola Sardegna), depositata in Senato e prossima a essere discussa in Commissione affari costituzionali, di inserire un quinto comma all'articolo 119 della costituzione: «Lo Stato riconosce il grave e permanente svantaggio naturale derivante dall'insularità e dispone le misure necessarie a garantire una effettività parità ed un reale godimento dei diritti individuali e inalienabili». L'approvazione di una siffatta norma determinerebbe un effetto

⁹ V. però Corte di Giustizia dell'Unione Europea sentenza del 6 settembre 2006 nella causa C-88/03, la quale, a proposito della compatibilità del regime fiscale portoghese che prevedeva una minore aliquota dell'imposta sulle società aventi sede nelle Azzorre, affermava la qualifica di tale regime come aiuto di stato incompatibile. Il governo portoghese aveva invocato, fra l'altro, che il regime in questione era una misura di compensazione degli svantaggi derivanti dall'insularità e la Corte considerava tale ragione, in astratto, giustificativa del minore apporto al bilancio pubblico ma nel concreto ne negava applicazione perché non era stato fornito un esatto calcolo di tale compensazione.

assai rilevante, e cioè tutte quelle leggi in contrasto o in violazione con la concezione di insularità, e la sua derivazione costituzionale, potrebbero essere oggetto di scrutinio di costituzionalità e dichiarate illegittime dalla Corte costituzionale. Ma c'è di più: una siffatta norma avrebbe lo scopo di sensibilizzare il legislatore ad assumere comportamenti e scelte legislative virtuose, e quindi norme promozionali per lo sviluppo strutturale delle isole e per la specialità insulare. Come «fattore insulare», e quindi identitario: isolani, infatti, è una maniera di essere di alcuni milioni di abitanti, che non possono né devono essere isolati. L'insularità è una condizione che produce ritardi di sviluppo sociale ed economico e fa degli isolani cittadini con diritti ridotti e affievoliti rispetto ai cittadini della terraferma. Si pensi solo all'annoso problema dei trasporti, che fa lievitare i prezzi dei servizi. Essere un'isola sconta uno svantaggio naturale che non mette in condizioni di pari opportunità con gli altri abitanti della penisola. Nessuna altra regione italiana subisce lo stesso svantaggio strutturale della insularità e della perifericità. che incide in modo così significativo sulle opportunità degli isolani. Ouindi: sia data loro piena dignità costituzionale, affidando poi alla repubblica il compito di rimuovere gli ostacoli d'ordine economico e sociale che limitano la libertà e l'eguaglianza dei cittadini.

Commissione speciale per il riconoscimento del principio di insularità Resoconto integrale seduta 12 maggio 2020 Audizione del Prof. Gianmario Demuro, Università di Cagliari

... (parla il Prof. Demuro)semplicemente cito un elemento che da' il segno del nervosismo attuale, la decisione della Corte costituzionale tedesca sugli interventi della BCE, sul cosiddetto quantitative easing che è stato deciso da Mario Draghi per inserire nel contesto economico una liquidità che allora non c'era. Faccio questa citazione perché forse è il primo scontro veramente pesante tra una Corte costituzionale nazionale e la Corte del Lussemburgo, che ha ricordato alla Corte costituzionale tedesca che sul diritto europeo decide la Corte del Lussemburgo e non può decidere evidentemente da sola la Corte costituzionale, quindi sul fatto se la Banca centrale europea si è comportata secondo le regole dei trattati o si è comportata in maniera contraria non è Corte costituzionale tedesca a doverlo dire ma la Corte del Lussemburgo.

Questo tipo di introduzione l'ho voluta fare perché anche nei nostri ragionamenti in futuro dovremmo tener conto di questo doppio binario, cioè il binario europeo e il binario nazionale, molto di più di quanto non accadesse in

passato, e quindi questi due elementi saranno sempre più legati perché sarà sempre di più l'intervento pubblico in economia e l'intervento pubblico a tutela delle libertà, perché anche la salute fa parte delle libertà fondamentali, è una libertà individuare ma ha anche una dimensione collettiva. Quindi questa premessa mi serve per dire come inseriamo la nostra specialità in questo contesto, che esisteva già ma che ancora di più lo sarà in prospettiva.

Allora, noi abbiamo vari livelli di regolazione, qui non voglio ripetere cose che ha già detto il mio collega e amico professor Frosini il quale da questo punto di vista ha ricordato a tutti quanti noi che ci sono diversi livelli di regolazione: il livello europeo, il livello nazionale e il livello regionale. Per quanto riguarda il livello europeo, il primo punto sul quale bisogna che ci sia una posizione comune, e da questo punto di vista mi viene da dire una posizione comune che può essere costruita assieme anche ad altre realtà europee che hanno una dimensione insulare come la nostra, la Spagna, la Francia, soprattutto l'Europa della fascia sud, sul riconoscimento a livello europeo di una specificità delle isole. Questo elemento è un elemento assolutamente importantissimo, perché se noi consideriamo la Sardegna come una piattaforma lo possiamo considerare una sorta di verticale verso il livello

europeo, per cui riconoscimento di un'insularità a livello europeo, che esiste già nel Trattato (conoscete bene l'articolo 174, esiste anche nelle dichiarazioni da parte del Parlamento) però è un po' frammentato in una serie di tematiche che possono avere a che fare con la perifericità e quindi non soltanto con l'insularità, e quindi da questo punto di vista lo strumento è certamente quello di chiarire meglio sotto questo profilo che perifericità non significa soltanto essere lontani dal centro ma che vi è una specificità che riguarda naturalmente le isole e questa specificità è una specificità che è molto importante, e sotto questo profilo andrebbe valorizzata una notissima sentenza che riguarda soprattutto il federalismo fiscale, nota come "sentenza Azzorre", che si riferisce espressamente all'arcipelago delle Azzorre. Quindi la dimensione europea è una dimensione che ci dà sotto questo profilo il riconoscimento, diciamo così, di una verticale rispetto all'Unione europea che interseca tutte le competenze dell'Unione europea. Sapete bene che il sistema europeo è un sistema di competenza distribuite, alcune sono competenze in qualche modo proprie, usiamo un'espressione il più possibile neutra, proprie dell'Unione europea, ad esempio la libera concorrenza è una competenza sicuramente trasversale tra tutti gli Stati e che è in capo all'Unione, e, come ci siamo accorti in questa fase,

evidentemente l'Unione europea sembrerà incredibile ma non ha competenza in materia di salute, o perlomeno ha competenze molto blande rispetto all'articolazione territoriale. Per cui se noi pensiamo all'elemento unificante dell'insularità, che può essere poi declinato in maniera diversa ai vari livelli europei, è un elemento che può tagliare appunto trasversalmente le competenze e può essere un riferimento per ogni singola competenza, dalle competenze proprie alle competenze ripartite, diciamo così, e alle competenze che invece sono in capo agli Stati. Sotto questo aspetto – e qui ricordo anche quello che diceva il mio amico e collega professor Frusini – il riconoscimento del cosiddetto eco insular che sta nella legislazione e nella disciplina costituzionale spagnola, e non solo costituzionale, è un elemento che può partire dall'idea che a livello europeo... voi sapete bene, l'articolo 4 nel Trattato prevede che l'Unione europea debba rispettare le tradizioni costituzionali comuni dei Paesi membri, e quindi partendo da questa idea che una differenza può essere parte della tradizione costituzionale di un Paese, questa tradizione costituzionale di un Paese può essere poi riportata a livello europeo, per cui se si parte dal rispetto delle isole come differenza nelle Costituzioni dei Paesi membri, questo rispetto delle isole può assurgere ad una dimensione europea. Io non entro nel fatto se inserirlo o no in

Costituzione, adesso dirò alcune cose perché a mio modo di vedere si potrebbe già considerare così, aggiungere in Costituzione in qualche modo, per carità, può essere un elemento di aiuto da questa prospettiva, però la cosa importantissima è che il primo stadio sia quello del riconoscimento di una verticale che parte dagli Stati e che nei singoli contesti europei possa unificare sotto questo aspetto le singole componenti. Dal livello europeo, quindi dalla dimensione europea delle isole e della disciplina dei trattati, e anche dal diritto comparato come vi dicevo, il caso della Spagna... però qui se mi lasciate aggiungere anche una cosa che potrebbe essere interessante, utilizzando sempre il diritto comparato, se andiamo a guardare un po' la disciplina che per esempio viene applicata in quello che un tempo era il Regno Unito, adesso dopo brexit vediamo che cosa succederà, però ci sono tutta una serie di esperienze molto interessanti che riguardano il profilo della costruzione della differenza, e loro costituiscono la differenza con un meccanismo che è iniziato alla fine degli anni Novanta, un meccanismo interessantissimo tutto asimmetrico, per capirci la Scozia, il Galles, l'Irlanda del Nord (l'Irlanda del Nord come sapete fa parte di un'isola e l'Inghilterra stessa è un'isola) sono tutte quante costruite con meccanismi modulari, cioè le competenze che vengono riconosciute in Scozia, in

Galles e nell'Irlanda del Nord sono delle competenze fondate su una serie di accordi che di volta in volta vengono negoziati con il Governo centrale, e questa negoziazione con il Governo centrale parte dall'idea che sono tutti diversi, poi lì sono antiche nazioni, lo è la Scozia, lo è il Galles, ma sotto il profilo dell'uso degli strumenti (è molto interessante questo e ci servirà tra poco) utilizzano lo strumento dell'accordo per riconoscere gli elementi di differenziazione e di volta in volta costruire le singole competenze. Per fare un esempio concreto, l'istruzione in Scozia ha una serie di elementi ulteriori, non solo di finanziamento ma anche di livelli d'istruzione differenti, che sono specifici e che rispondono specificamente alle esigenze della realtà scozzese, qui non stiamo parlando dell'isola ma stiamo parlando della differenza, che alla fine è quello che ci interessa sotto il profilo del riconoscimento della differenza partendo dall'elemento dell'insularità. Quindi, se mi passate questo paradosso, l'Inghilterra è più avanti di noi da questo punto di vista, anche se era Paese molto unitario, molto "londracentrico" ha sperimentato una serie di strumenti che sono per certi aspetti molto più avanzati di quelli che in caso alcuni casi utilizziamo noi.

Quindi dal diritto comparato passiamo al diritto italiano e vediamo sotto

questo aspetto come dobbiamo poter migliorare la situazione attuale. La situazione attuale come vedete è anche abbastanza sottoposta a stress dalla vicenda che tutti quanti stiamo vivendo, e se avete seguito come immagino abbiate fatto sui giornali in questi ultimi due mesi c'è un dibattito che oscilla in maniera piuttosto forte: ci sono quelli che io chiamerei neocentralisti che nel momento in cui si trovano a dover affrontare una situazione drammatica come quella che stiamo affrontando dicono "riportiamo tutto al cento", cioè la sanità che è uno degli esempi di distribuzione delle competenze sul territorio deve essere tolta alle Regioni e deve tornare direttamente in capo al centro, quindi l'idea che si debba ritornare indietro ad una forma di Stato che non è più quella che noi abbiamo fortemente voluto con l'entrata in vigore della Costituzione ma ritornare indietro ad un ipotetico Stato centrale che possa dal centro decidere e fare assolutamente qualunque tipo di cosa; dall'altro lato vi è una discussione che ha a che fare con una interlocalizzazione delle scelte (qui parlo con persone che fanno politica da molto tempo, che sanno bene di cosa stiamo parlando e quindi non aggiungo molto), e da questo punto di vista c'è sempre questa idea che quindi Stato e Regioni siano in una condizione di eterno conflitto; quindi da un lato riportiamo tutto al centro dall'altro lato lasciamo tutto alle Regioni in modo tale che questo sistema possa rischiare per certi aspetti anche di implodere o di avere delle grosse difficoltà. Io vi propongo una lettura che non è neanche mediana fra queste due letture ma è una lettura che valorizza assolutamente le autonomie, in questo senso certamente anche la garanzia di un'insularità, in cui le Regioni (su questo io non ho nessun dubbio) rimangono un elemento fondativo della democrazia italiana, e non soltanto per le ragioni storiche ma anche per ragioni di garanzia stessa dell'(...) della democrazia, non è un caso che in Germania i Lander rappresentano in qualche modo una ricostruzione della garanzia del contropotere rispetto al centro e quindi possano comunque garantire il fatto che non si possa più tornare indietro rispetto ad una scelta democratica. Quindi le autonomie rimangono un elemento fondativo della democrazia solo che da questo punto di vista il tema è quello di come si garantisce al centro il raccordo e come funziona il principio di coordinamento di questa attività, perche se c'è una cosa che secondo me ha avuto una grande difficoltà è il coordinamento da parte del centro, che più volte... per carità probabilmente se possiamo fare una riflessione in prospettiva è quella che dovremmo ripensare la legislazione dell'emergenza costruendo soprattutto poteri di pianificazione e di (...) che ad oggi non hanno funzionato. E allora qui gli elementi sono sicuramente due,

vediamo quelli che (...) la Corte costituzionale e che hanno una dimensione che ha a che fare anche con il livello europeo, due elementi che hanno tenuto insieme le relazioni e che sono stati, per un verso, il coordinamento della finanza pubblica e l'altro livello è quello della tutela della concorrenza, che è una dimensione nazionale ma certamente nasce dall'integrazione europea e ha visto una costituzionalizzazione del 2001 con l'articolo 117, primo comma, della Costituzione. Allora, questi due pilastri, coordinamento della finanza pubblica e tutela della concorrenza, sono certamente finalizzati a mantenere un'integrazione dell'ordinamento giuridico però in questi elementi, coordinamento della finanza pubblica e tutela della concorrenza, e l'esistenza delle isole è del tutto marginale, perché né la tutela della concorrenza né il coordinamento della finanza pubblica riescono a garantire la valorizzazione dell'essere un'isola, quindi da questo punto di vista questi (...) che vengono utilizzati nella giurisprudenza costituzionale per tenere insieme il Paese (ed è anche comprensibile che il coordinamento della finanza pubblica possa avvenire al centro) però l'insularità è del tutto assente rispetto a questa esigenza, proprio perché non è rappresentata al centro, perché manca il Senato delle Regioni (e questo è un capitolo che lasciamo da parte anche se sarebbe interessante approfondire) mentre invece

nell'unico organo che funziona per il coordinamento tra le Regioni l'elemento dell'insularità si perde, nella Conferenza delle Regioni semplicemente è uno dei rappresentanti regionaliche quindi viene ascoltato ma l'unico modo che ha per poter far valere l'insularità è evidentemente negli accordi bilaterali, negli accordi che lo Stato definisce in rapporto con la singola Regione. Su questo, badate bene, c'è tutta la partita relativa alla vicenda delle entrate, non è l'oggetto dell'audizione però sotto questo aspetto è interessante perché, per esempio, il Trentino Alto Adige, e in particolare la Provincia di Bolzano, ha già messo in discussione il riequilibrio nel rapporto con il centro per quanto riguarda appunto delle conseguenze economiche che deriveranno dalla pandemia, e quindi questo elemento della discussione bilaterale è un elemento fondamentale in cui (...) può trovare una qualificazione, però, dati gli elementi verticali, noi dobbiamo capire come in prospettiva possiamo intervenire su quella che è l'estrema frammentazione delle competenze, perché un'altra cosa che si è dimostrata in questa fase, e che comunque sappiamo da vent'anni con la giurisprudenza della Corte costituzionale, è che sotto questo profilo l'elemento della frammentazione delle competenze è un grande nemico del riconoscimento dell'insularità, perché la nostra insularità è una di quelle verticali di cui vi dicevo, cioè noi dobbiamo poter riferirci alla frammentazione delle competenze per ricompattarle intorno alla verticale dell'insularità. Facciamo un esempio così ci capiamo sotto questo profilo nei vari diversi livelli di regolazione su come la verticale dell'insularità possa cercare di combattere una frammentazione delle competenze, che ad oggi c'è e che in prospettiva andrà modificato. Primo esempio: energia. Nel campo dell'energia c'è la verticale dell'insularità che dovrebbe riguardare non solo la pianificazione, la produzione, il trasporto e la distribuzione dell'energia, che ha evidentemente un fortissimo elemento di regolazione che non può non tener conto dell'eco insular sotto questo aspetto, in questa prospettiva il rapporto con l'Unione europea è dato dal lancio del cosiddetto (...) cioè di forti investimenti pubblici nel campo dell'energia verde che quindi sotto questo aspetto potrebbero vedere l'elemento dell'insularità qualificante per poter garantire un compattamento delle competenze intorno all'asse verticale dell'insularità. Il secondo esempio sono i trasporti aerei, lo sappiamo per l'esperienza che tutti abbiamo fatto sul tema dei trasporti c'è un tema di pianificazione e di regolazione delle tariffe, di incentivi, di oneri di servizio pubblico, di diritto alla continuità territoriale che interseca vari assi, qui aggiungo io un punto interrogativo: cosa ne sarà del trasporto

aereo dopo, sperando che non falliscano le compagnie aeree? Questo è un punto interrogativo che lascio all'attenzione di tutti. Nella dimensione europea stiamo parlando di aiuti di Stato, stiamo parlando della libera concorrenza, nella dimensione nazionale e regionale parliamo di tutela del diritto alla circolazione, stiamo parlando dell'articolo 16, di quello che è stato limitato in questa pandemia, un diritto a potersi muovere sul territorio nazionale. Lo stesso esempio si può fare per i trasporti marittimi, si può fare per i trasporti delle merci, si può fare anche per tutto quanto riguarda le asimmetrie che riguardano il trasporto pubblico locale, immagino che di queste cose abbia parlato il presidente Pigliaru con il quale più volte ci siamo confrontati sulle asimettrie economiche che derivano dall'elemento dell'insularità. Faccio ancora altri due esempi e poi vado a concludere su alcuni punti. Il primo è il tema dell'istruzione e l'altro è quello del digital devide. In materia di istruzione come sapete si può fare una differenziazione fondata sull'insularità, e riguarda anche l'università, perché anche le università paradossalmente sono in difficoltà rispetto a dei parametri che sono evidentemente parametri che si applicano nelle zone più a nord del Paese, per esempio la mobilità studentesca, la capacità attrattiva di studenti che vengono da altre regioni sono tutti elementi che se non tengono conto del fattore

dell'insularità, e sulla base di questo tipo di meccanismi penalizzano sotto profilo della possibilità di dare dei servizi e anche della possibilità di perdere degli studenti che potrebbero anche allontanarsi rispetto alle possibilità che vengono date all'interno del'Isola, e su questo attenzione, qui apro una parentesi che poi voglio utilizzare nelle conclusioni, attenzione che sempre di più la pubblica amministrazione, quindi il centro, ragiona attraverso algoritmi, utilizzano degli strumenti algoritmici per la valutazione di standard comuni, per la valutazione di costi comuni sotto il profilo per esempio dell'università ma anche delle aziende sanitarie, e quindi se negli algoritmi non è inserito il fattore dell'insularità sotto questo profilo rischiamo veramente di avere delle decisioni che poi sono decisioni, tra virgolette, prese dalle macchine ma che avrebbero bisogno di una discrezionalità che non c'è più. L'altro elemento che vi volevo ricordare è appunto il cosiddetto fattore del digital divide, e sotto questo profilo anche qui veramente un'insularità potrebbe essere un elemento per poter dire per esempio nella riprogrammazione dei fondi europei (uno dei temi di cui mi sono occupato nell'esperienza che ho fatto è quello della fibra, e della fibra soprattutto nelle aree bianche, e quindi la necessità di portare la fibra in tutti i luoghi dove serve si è caratterizzato abbastanza in maniera chiara in questa fase, perché chi non ha la fibra non ha lo strumento di internet veloce e non avere internet veloce significa non avere la possibilità.....

Arrivo alla conclusione da questo punto di vista, come raggiungere questo tipo di elementi verticali che partono però dal riconoscimento di competenze? Allora, un metodo classico sarebbe quello di revisionare lo Statuto speciale, che come sapete non ha avuto riforme importanti se non quella dell'introduzione del principio dell'elezione diretta del Presidente della Regione e la modifica relativa alle entrate, e ricostruire un sistema di competenze che siano strettamente legate al fattore dell'insularità, occuparsi della riforma dello Statuto per ridefinire l'elenco delle competenze e usare la verticale (...) anche lo Statuto è una norma costituzionale e quindi sotto questo aspetto sarebbe interessante, dando un assetto delle competenze che mettano al centro l'elemento dell'insularità, e questa è una strada. L'altra strada è quella della modifica della Costituzione, che però interviene soltanto sull'elemento del fattore insularità però non modifica nulla rispetto alle competenze, perché evidentemente lì è lo Statuto che deve intervenire. Nel periodo più breve, cioè diciamo così in attesa che venga modificato lo Statuto, lo strumento più importante, diciamo così pattizio, nei vari livelli di accordo che possono essere l'accordo relativo alle entrate, l'accordo di applicazione del federalismo fiscale, attraverso uno strumento che è lo strumento principale di attuazione dello Statuto così com'è oggi, e cioè la lo strumento delle norme di attuazione. Con questo strumento la Provincia di Bolzano ha ottenuto già (...), è uno strumento essenziale perché è uno strumento che si basa appunto sulla sua relazione uno ad uno, e quindi può nella capacità di argomentare e allo stesso tempo di negoziare rispetto a determinante scelte raggiungere il risultato di un riconoscimento di fatto dei temi dell'insularità. Poi ci sono tutti i temi del federalismo fiscale sui quali però mi riservo un secondo intervento. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie mille, professore. Vorrei chiedere ai colleghi se hanno qualche domanda o considerazione da fare.

MUNDULA ANTONIO (Fratelli d'Italia). Volevo ritornare su un argomento che lei ha trattato, quello del diritto comparato, e sulla negoziazione di accordi con il Governo centrale. Lei ha fatto l'esempio dell'Inghilterra, vedo giustissimo il principio che cerca di mitigare quelle che possono essere delle differenze tra le varie zone di uno Stato, però in quel caso è una trattativa che avviene con un Governo, da territori che fanno parte di uno Stato, vedo un po' più complicata questa teoria

applicata all'Europa, dove non esiste in realtà un governo con cui trattare ma vi sono molte volte degli interessi che confliggono di singoli Stati, quindi penso che questa sia una strada con dei grossi *handicap*, perché non c'è un soggetto unico con cui trattare, secondo me.

PRESIDENTE. Prima di far rispondere il professor Demuro, vediamo se ci sono altere domande.

Prego, onorevole Agus.

AGUS FRANCESCO (Progressisti). (L'audio risulta disturbato e alcune frasi non comprensibili)...(...)... in particolare della relazione del professore mi ha colpito il ragionamento sul verticalizzare il tema dell'insularità. Io non sono mai stato un sostenitore della (...), ho sempre pensato che si potesse raggiungere lo stesso risultato attraverso altre forme, più semplici da mettere in pratica, perché la modifica dello Statuto è un iter molto lungo, c'era stato anche un referendum su questo tema e la costituzione dell'assemblea costituente, ma anche un'assemblea di questo tipo avrebbe dovuto poi veder ratificato il testo eventuale prima dal Consiglio regionale e poi dalla Camera e dal Senato nei due passaggi necessari. Però quella riflessione sui diversi temi – energia, trasporti aerei, trasporto pubblico locale, università – ci pone

davanti ad un bivio, cioè l'inserimento di un principio che a quel punto creerebbe una distinzione tra le Regioni italiane non più semplicemente tra Regioni a statuto speciale e regioni a statuto ordinario ma in questo caso tra regioni insulari e non, renderebbe quasi obbligatoria una modifica statutaria, perché oggi il nostro Statuto ha delle materie in cui si esercita la potestà esclusiva e altre su cui la possibilità di legiferare è concorrente, e in questo caso in molte materie su cui la legislazione è concorrente il principio di insularità diventerebbe una bomba, perché è evidente che per quanto riguarda ad esempio il trasporto dell'energia, sì, la potestà rimane in capo allo Stato però di fatto il fattore insularità è senz'altro determinante per garantire pari opportunità tra sardi e abitanti delle altre Regioni. Sui trasporti aerei ugualmente, quella dovrebbe diventare una competenza esclusivamente regionale l'introduzione di questo principio, e lo stesso vale per l'università, dove la stortura del considerarci una tra le tante Regioni e non l'unica Regione insulare, ha creato dei problemi gravissimi, quando si è introdotto nell'algoritmo la capacità di attrarre studenti da altre regioni, è chiaro che la nostra capacità limitata anche da una condizione geografica oggettiva, per cui chiedo: esiste una strada diversa dalla modifica dello Statuto, oppure quella prima o poi dovremo metterla in campo, e

quindi a quel punto è meglio iniziare una riflessione ora e iniziare anche a dotarci degli strumenti per farlo?

PRESIDENTE. Se nessun altro vuole intervenire, do la parola al professor Demuro.

DEMURO GIANMARIO, *Università di Cagliari*. Intanto vi ringrazio per le suggestioni, che sono molto utili e servono anche per continuare a ragionare.

La prima domanda, la differenza (...) l'interno del Regno Unito e all'interno dell'Unione europea: lei ha ragione, nel senso che sono due dimensioni diverse, una è una dimensione tipicamente statale, dove come lei ha giustamente ricordato vi è anche una rappresentanza del territorio al centro, perché lo Scottish National Party è un Parlamento e quindi (...) in maniera molto forte per poter valutare determinati interessi, o anche addirittura nella fase pre-Johnson quando con la precedente presidente la maggioranza si manteneva soltanto su pochi voti degli unionisti dell'Irlanda del Nord, questa cosa può capitare anche nel Governo attuale in Spagna, cioè quelli che noi in Italia chiamiamo i partiti regionali hanno una forza importante in cui parlamenti (...), mentre invece con l'Unione europea è diverso perché è diversa completamente la tipologia, qui io pensavo al riconoscimento dell'insularità

come riconoscimento trasversale tra tutti quanti gli Stati dell'Unione europea, perché sennò è molto difficile poterla rappresentare, perché è chiaro che sotto questo profilo le relazioni sono relazioni Stato - Unione europea. Le regioni, per quanto ci siano stati dei tentativi, alla fine il Comitato delle regioni come elemento... giusto per fare una battuta, se voi andate a vedere la risoluzione del Parlamento europeo sul futuro dell'Europa il ruolo che viene dato nella Conferenza al Comitato delle regioni è di quattro rappresentanti, mentre tutti gli altri (...), quindi il problema dell'articolazione interna delle regioni europee è un problema ancora da risolvere. Allora il punto è portare nella dimensione europea un accordo tra gli Stati (...). Il riferimento che facevo all'Inghilterra è perché loro usano delle convention, cioè degli accordi, che sono molto dettagliati, scritti in maniera tale che è molto difficile che ci possano essere interpretazioni successive o che possano essere sforamenti dopo, è quello che diceva nella sua introduzione il Presidente quando parlava (...) della discussione o la contraddizione tra burocrazie. Questo tecnica di redazione degli accordi devo dire l'ho trovata veramente molto ben fatta, e ha funzionato sotto il profilo di quella che un tempo si chiamava la devolution.

Per quanto riguarda l'altro tema della verticalità e della leale collaborazione, la domanda che mi fa l'onorevole Agus... io penso che lo Statuto debba essere comunque rivisto, anzi se si potesse approfittare di questa fase di pensiero sul punto andrebbe rivisto soprattutto per costruire una articolazione di competenze intorno all'asse dell'insularità e non più soltanto intorno all'asse della rinascita, com'era stato a suo tempo la costruzione dello Statuto, e quindi credo che debba essere fatto uno sforzo sotto questo profilo di implementazione di uno Statuto moderno, e questo si fa in prospettiva, perché i tempi sono quelli naturalmente di una riforma costituzionale, però nel frattempo utilizzando il più possibile le norme di attuazione, con un'interpretazione ut valeas, cioè con una interpretazione il più possibile volta alla valorizzazione del principio di insularità da scrivere nelle norme di attuazione, e questo si può fare per il trasporto aereo, per il trasporto marittimo, si può fare per l'energia, si può fare per l'istruzione, si può fare per tanti livelli, il nostro esempio di riferimento, la nostra Inghilterra è la Provincia di Bolzano, con la differenza che lì ci sono maggioranze con partiti che hanno una forte rappresentanza territoriale che comunque contano in questo tipo di scelte.

PRESIDENTE. Se non ci sono altri interventi, io vorrei ringraziare molto il

professor Demuro perché ci ha dato ulteriori spunti interessati, ulteriori elementi da approfondire, ulteriori strade da perseguire non appena la situazione si sarà normalizzata, perché oggettivamente questa situazione, al di della possibilità di fare video-conferenze ci limita molto, però il ragionamento fatto dal professor Demuro sulla necessità di modificare lo Statuto da un lato e l'utilizzo lo strumento delle norme di attuazione mi pare che sia comunque di estremo interesse, c'è ancora un elemento di differenziazione rispetto a quello che ci ha detto il professor Frusini il quale ritiene la strada della modifica statutaria, che chiaramente è difficoltosa e comunque non meno difficoltosa rispetto alla modifica dell'articolo 119 della Costituzione, mentre punto di convergenza importante è quello del ricorso alla legislazione ordinaria oppure allo strumento pattizio delle norme di attuazione.

1

Commissione speciale per il riconoscimento del principio di insularità

Martedì 19 Maggio 2020

Audizione eurodeputati

La seduta è aperta alle ore 10 e 08.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la seduta.

Prima di iniziare comunico che Videolina, che è la rete dei sardi, ha chiesto di

fare alcune videoriprese e quindi riprenderà anche il monitor nel quale tutti voi

parlerete. Intanto, buongiorno, rinnovo i ringraziamenti agli europarlamentari presenti

e credo che il lavoro di questa Commissione sull'insularità, oggi più che mai, sia

fondamentale. È fondamentale per diverse ragioni, in primo luogo perché la materia

sugli aiuti di Stato, su cui può naturalmente inserirsi il principio di insularità e il

principio di svantaggio economico, che in questo momento vive la Sardegna come le

altre isole, è fondamentale per provare a rilanciare l'economia delle nostre piccole e

medie imprese. Ed è fondamentale anche per un altro contesto che riguarda la Regione

Sardegna, quello che qualche giorno fa l'assessore Fasolino, Assessore al bilancio,

annunciava: quest'anno si prevedono dai 5 ai 700 milioni in meno di entrate per quanto

riguarda il bilancio della Regione Sardegna.

Crediamo che il riconoscimento dell'insularità possa portare anche a un miglior raccordo con il Governo sulla vertenza entrate, quindi a una rivisitazione dello stesso per provare ad avere un miglior beneficio per la Sardegna.

Io sono il Vicepresidente della Commissione Eugenio Lai, porto i saluti del Presidente della Commissione speciale sull'insularità Michele Cossa che non ha potuto presenziare quest'oggi a causa di un piccolo intervento chirurgico che l'ha tenuto lontano dalla nostra videoconferenza.

Diamo il benvenuto anche all'onorevole Francesca Donato, che vedo si è connessa con noi, nella nostra videoconferenza e mi arriva un messaggio che mi invita a iniziare l'audizione degli europarlamentari dall'onorevole Ignazio Corrao.

Chiederei a tutti i componenti di questa videoconferenza di chiudere i microfoni, altrimenti non è chiara e limpida la voce dell'oratore.

Ha facoltà di parlare Ignazio Corrao, europarlamentare.

CORRAO IGNAZIO, *europarlamentare*. Cosa concretamente si può fare, di fatto esistono, secondo il Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, ... dovrebbe esistere da Trattato, è previsto appunto che ci sia oltre al coinvolgimento di

questa condizione...

PRESIDENTE. Onorevoli, chiederei a tutti i componenti di chiudere i microfoni altrimenti non è chiara e limpida la voce dell'Onorevole Corrao...

CORRAO IGNAZIO, europarlamentare. Dicevo che sulla base dei Trattati, perché noi ovviamente dobbiamo ragionare sulla base di questi, quindi sugli articoli 170, 174 e 175 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea che è come se fosse, diciamo, la "carta base del diritto europeo", esiste appunto una previsione per una questione di equità su tutto il territorio dell'Unione europea, perché appunto dovrebbero essere rimossi questi tipi di ostacoli. Di fatto l'articolo 170 dice che l'Unione mira a favorire, vista l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali, nonché l'accesso a tali reti, ed essa tiene conto in particolare della necessità di collegare alle regioni centrali dell'Unione, prive di sbocchi al mare e periferiche, le regioni insulari. L'articolo 174 dice che l'Unione deve riservare un'attenzione particolare alle regioni che presentano gravi e permanenti svantaggi naturali o demografici, quali le regioni insulari, e l'articolo 175 dice che è prevista l'elaborazione e l'attuazione delle politiche per l'azione dell'Unione, nonché l'attuazione del mercato interno tenendo conto degli effetti dell'articolo 174. Questo che cosa vuol dire? Vuol dire che, se applichiamo i Trattati, per la Sardegna e per le altre isole, si dovrebbe prevedere una deroga, si potrebbero prevedere delle condizioni di specialità rispetto a quelle che sono le condizioni della terraferma, soprattutto per quanto riguarda lo spostamento di persone e di merci, che ricordiamo sono i pilastri fondamentali della struttura dell'architrave della UE, cosa che però purtroppo non è avvenuta finora.

Nel 2016 io ero presente in Parlamento, ci fu una risoluzione in cui si evocavano questi tre articoli del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea in cui si chiedeva appunto il riconoscimento di questo stato di insularità quindi di condizione di svantaggio, ora ovviamente quando noi approviamo una Risoluzione, potranno confermare i colleghi europarlamentari, noi diamo un'indicazione politica da parte del Parlamento europeo, che è l'unico organo rappresentante della volontà popolare, ma non abbiamo facoltà legislativa piena, quindi non è che quando approviamo una Risoluzione e diamo una posizione politica vincoliamo la Commissione europea o gli Stati a seguire tale indicazione. Quindi lo stato dell'arte sostanzialmente è che da parte delle istituzioni e da parte dell'impianto normativo esiste il riconoscimento di questa condizione di svantaggio, di particolarità, ma in termini concreti, quindi se andiamo a parlare di misure speciali, misure in deroga, c'è

bisogno di, diciamo, "accordi particolareggiati" che devono essere fatti da parte dello Stato italiano, da parte della Regione e da parte della Regione Sardegna con la Commissione europea. Quindi è tutto riportato sul tavolo negoziale, che voi conoscete perché c'è stato, ed è ancora in corso, tutto il dibattito legato alla continuità territoriale quindi al discorso dei prezzi dei biglietti aerei. Questa è la base di partenza, poi io lascerei la parola anche ai colleghi o agli altri membri della Commissione e sulla parte costruttiva, direi di ragionarci insieme su quel che possono fare, peraltro Pietro Bartolo è un "isolano nell'isola" perché lui è di Lampedusa, quindi è ancora oltre il principio di insularità è "isola nell'isola".

PRESIDENTE. Chiedo chi vuole intervenire in questo momento se Pietro Bartolo oppure l'onorevole Francesca Donato.

Ha facoltà di parlare Francesca Donato, Europarlamentare.

DONATO FRANCESCA, europarlamentare. Grazie, intanto ringrazio moltissimo di questo invito, di questa iniziativa e ritengo che sia molto, molto importante che la Commissione della Regione Sardegna per l'insularità si confronti, perché da quello che ho visto, insomma, nell'excursus delle iniziative prese fino adesso, soprattutto da parte della Regione, ci si è rivolti molto al Governo nazionale o

direttamente alla Commissione, invece sono stati meno coinvolti proprio i parlamentari europei nelle iniziative che riguardano appunto l'oggetto dell'insularità, della continuità territoriale.

Io approfitto per ricordare che sono al momento l'unico eurodeputato eletto nelle isole, che quindi rappresenta le isole di Sicilia e Sardegna che è membro della Commissione Regi, quindi quella che si occupa proprio precisamente di coesione territoriale e di sviluppo regionale e quindi della questione dell'insularità, nonché membro della Commissione Econ, sempre membro titolare, che lavora anche sui temi della concorrenza e della competitività e quindi degli aiuti di Stato.

Allora, alla luce appunto dell'*iter* normativo e delle varie sollecitazioni che sono state fatte, e come ricordava appunto il collega Corrao, l'ultima Risoluzione del Parlamento europeo è del febbraio 2016 in cui appunto si è praticamente richiesto in maniera precisa che vi sia un'iniziativa da parte della Commissione nella direzione di definire quali sono le caratteristiche della insularità, per la precisione, si è rappresentato che nei Paesi dell'Unione europea ci sono 362 isole con più di 50 abitanti, in cui vivono complessivamente 17,7 milioni di persone, il PIL pro capite di queste isole è inferiore all'80 per cento della media europea, e una parte significativa

di queste isole appartiene alla categoria delle regioni meno sviluppate e che hanno difficoltà strutturali e permanenti e quindi non hanno completato negli ultimi vent'anni nessun processo di convergenza economica, anzi la loro azione si è assolutamente deteriorata, anche a causa dell'applicazione delle politiche di austerità che hanno inibito l'effettività delle politiche di coesione che stanno alla base, danno il senso proprio della Costituzione dell'Unione europea, proprio a causa della difficoltà per le isole di accedere al mercato locale e di realizzare economie di scala, oltre alla presenza di costi di trasporto elevati, relazioni internazionali poco sviluppate, al deficit delle competenze imprenditoriali, di infrastrutture, di offerta dei servizi per le imprese e anche il fatto che le isole, e io parlo soprattutto delle nostre isole Sicilia e Sardegna, in questo momento subiscono in termini più massicci il fenomeno migratorio, con notevole aggravio di oneri e di costi. Poi nel documento sulla programmazione europea 2021 – 2027, approvato lo scorso 21 febbraio dalla Conferenza delle regioni italiane, è stato evidenziato che la politica di coesione post 2020 non solo non deve lasciare indietro le isole ma al contrario riconoscerne il ruolo strategico, ed è stato formalmente richiesto alle istituzioni europee di prevedere misure normative programmatorie specifiche per compensare la discontinuità territoriale, basate su un indice di

perifericità insulare, che va definito sulla base dell'estensione territoriale, della popolazione interessata, della distanza chilometrica e temporale tra il continente e dalle aree più sviluppate del Paese. È stato inoltre richiesto di promuovere lo sviluppo sociale economico e ambientale nelle isole, nelle aree interne appunto in ottemperanza all'articolo 174 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Quindi, davanti a queste risoluzioni, l'Europa deve riconoscere le isole misure di sostegno finanziario, misure fiscali e di incremento alla compartecipazione ai fondi strutturali per riconoscere lo svantaggio competitivo delle utenze anche in termini di costi per le esportazioni, di reperimento delle materie prime.

Allora, al di là di tutto questo, è intervenuto anche un'importante sentenza della Corte costituzionale, la numero 6 del 2019, proprio per la Regione Sardegna, che ha affermato in relazione a una precedente sentenza che aveva affermato la necessità che lo Stato ponga in essere una leale collaborazione con le autonomie territoriali nella gestione delle politiche di bilancio, ha stabilito i criteri con cui devono essere determinati i contributi, ovvero la dimensione della finanza della Regione rispetto alla finanza pubblica, le funzioni effettivamente esercitate e i relativi oneri, gli svantaggi strutturali permanenti, i costi dell'insularità, eccoli qua menzionati, precisamente, e il

livello di reddito pro capite, il valore medio dei contributi alla stabilità della finanza pubblica allargata imposti agli enti pubblici nel medesimo arco temporale e il finanziamento dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali.

Per quanto riguarda invece la Regione Siciliana, con una delibera di Giunta regionale del 2018, del luglio del 2018, la Regione ha chiesto al Governo italiano una puntuale individuazione dei costi dell'insularità e la definizione di politiche organiche rivolte alle realtà insulari per costituire un vero e proprio Statuto dell'insularità, in particolare ha avuto riguardo al diritto di continuità territoriale anche dei cittadini siciliani, come avviene anche per i cittadini sardi, con la richiesta in definitiva di prevedere misure specifiche volte a stabilire le condizioni di applicazione dei trattati in materia di aiuti alle realtà insulari, alla stregua di quanto già previsto dall'articolo 349 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea con riguardo alle isole ultraperiferiche, sul presupposto che l'insularità deve essere considerata come uno svantaggio competitivo strutturale di carattere permanente, tale da integrale i requisiti richiesti dall'articolo 107, paragrafo 3, lettera a) del TFUE, considerato anche che la Corte di giustizia ha stabilito che la deroga riguarda le regioni in cui la situazione economica è estremamente sfavorevole rispetto a quella dell'Unione nel suo complesso a partire dalla fiscalità di sviluppo. E quindi sono state prese diverse iniziative, sostanzialmente, da parte sia delle regioni che del Comitato delle regioni a livello europeo, che del Parlamento europeo, chiede ai governi italiano e francese che nella consulta interistituzionale tra le Assemblee rappresentative della Sardegna e della Corsica, la Consulta corso-sarda, con la deliberazione del 4 luglio 2017 sul riconoscimento della condizione di insularità, in attuazione dell'articolo 174, hanno avanzato analoghe richieste. Inoltre nella risoluzione del Parlamento europeo si è approfondita, si è messo l'accento chiedendo uno studio e un'analisi approfondita proprio sui costi supplementari che la condizione di insularità determina a livello dei sistemi di trasporto di persone e merci, dell'approvvigionamento energetico, nonché in termini di accesso al mercato e in particolare per le piccole e medie imprese.

Perché ricordo tutte queste cose? Per ricondurmi adesso al lavoro che stiamo svolgendo proprio nelle Commissioni del Parlamento europeo, al momento, come saprete, il sopravvenire della pandemia, dell'emergenza COVID ha consentito un'evoluzione molto rapida delle norme e in una direzione di maggiore flessibilità per quanto riguarda le politiche di coesione, e quindi anche degli aiuti alle Regioni per la coesione territoriale dei finanziamenti europei, le cui maglie sono state molto aperte e

la cui flessibilità in termini di possibilità di utilizzare gli stanziamenti dei fondi europei è stata estremamente ampliata e accentuata, ed è stato anche istituito nel campo degli aiuti di Stato il cosiddetto temporary framework, cioè il quadro temporaneo che ha consentito, in maniera eccezionale e derogatoria rispetto alla disciplina regolare, degli aiuti per sopperire ai costi per sostenere l'occupazione, per affrontare le spese sanitarie dovute all'emergenza COVID, e via dicendo, nonché anche ad aiuti particolari per le imprese non finanziarie che devono essere sostenute in questa fase di emergenza, e in queste normalmente rientrano le imprese del trasporto aereo, questa è una cosa molto importante per le connessioni con le isole. Ahimè, in questa misura non sono consentiti comunque gli aiuti alle imprese che hanno difficoltà di bilancio preesistenti, e quindi la nostra Alitalia è esclusa da questo quadro di aiuti, tranne che non si ricorra all'articolo 174, considerando il coronavirus come situazione di emergenza. Quindi, c'è la possibilità di avere gli aiuti, ma in maniera più ristretta. Comunque, al di là di questo, un altro degli strumenti tramite il quale si possono realizzare gli obiettivi dell'insularità è dato dal nuovo fondo per la transizione equa, cioè il Just Transition Fund, io sono relatore ombra nel Regolamento del Just Transition Fund e ho inserito come Gruppo ID degli emendamenti al testo proposto dalla Commissione, che tra l'altro vanno nella medesima direzione degli emendamenti proposti dal relatore principale, che è un greco, i quali inseriscono proprio la condizione di insularità tra gli elementi cardine per consentire il finanziamento tramite il fondo Just Transition Fund. E abbiamo anche tentato di inserire, abbiamo inserito negli emendamenti la possibilità di sostenere investimenti in infrastrutture, perché sappiamo bene quanto le nostre isole, sia la Sicilia che la Sardegna, abbiano bisogno di un ammodernamento e di un ampliamento delle reti infrastrutturali, per esempio, strade e ferrovie, che contemplano collegamenti anche meno inquinanti a minore emissione di gas serra, perché chiaramente le ferrovie ottengono questo risultato. Quindi, noi speriamo che questo regolamento venga accolto nella versione emendata, venga approvato nella versione emendata perché altrimenti sarebbero veramente marginali i fondi che riusciranno ad arrivare per l'Italia, e si concretizzeranno soltanto in aiuti alla Regione della Puglia per l'ILVA, e una cosa molto limitata per la Sardegna per quanto riguarda l'ex miniera del Sulcis, sulla cui entità e dimensione mi riservo peraltro di approfondire anche con una visita in Sardegna sul posto. Per quanto riguarda, e concludo, l'intervento preciso sugli aiuti di Stato che è stato richiesto dalla Risoluzione del Consiglio regionale della Sardegna del 6 febbraio 2020 che io ho avuto modo di leggere attentamente dopo che

ne ho preso conoscenza, questo tipo di intervento preciso, che consisterebbe nell'inserire nella normativa degli aiuti di Stato lo status di insularità, la condizione di insularità come condizione ex se, derogatoria alla normativa vigente, e quindi che consenta in maniera automatica, alla luce dello squilibrio strutturale che le isole soffrono di ottenere l'ammissibilità degli aiuti di Stato per tutti gli investimenti necessari a ridurre questo gap nelle isole, e parlo soprattutto, sappiamo benissimo, dei regolari contenziosi con la Commissione competitività per quanto riguarda la continuità territoriale, per esempio, che verrebbero risolti in questo modo, io voglio comunicarvi che ho incontrato proprio la settimana scorsa a Bruxelles il Presidente della mia Commissione, della Commissione Regi, che è un membro del GUE della sinistra europea, originario di La Réunion, territorio d'Oltremare francese, ed è un'isola, e ha estremamente a cuore i problemi delle isole, mi ha comunicato che intende convocare una riunione della Commissione europea proprio su questa tematica, per portare avanti delle istanze concrete e urgenti per l'inserimento della condizione di insularità nelle politiche europee, sia a livello di aiuti di Stato che di coesione, per realizzare tutto ciò che fino adesso ancora l'Unione europea non ha fatto proprio in attuazione del dettato dell'articolo 174. Quindi tutto questo per manifestarvi

il mio impegno assolutamente prioritario, perché nel mio mandato di parlamentare eletta nelle isole di Sicilia e Sardegna e membro di queste due Commissioni per me la questione insularità è il primo degli obiettivi politici che intendo conseguire in questo mio mandato, e ritengo che sia un obiettivo che potranno poi intestarsi tutti i colleghi presenti al Parlamento europeo e tutti i politici dell'Assemblea sarda e siciliana, perché questi sono interessi che vanno ben al di là dei degli interessi di appartenenza politica, ma che vanno incontro alle necessità e alle esigenze di tutti i cittadini sardi e siciliani. Quindi, nel manifestare questo mio impegno rinnovo la mia disponibilità a interagire, a collaborare, a dialogare con chiunque, a prescindere dalla forza politica di appartenenza, anche per coordinarsi per fare un lavoro di squadra che possa essere il più possibile utile e funzionale al raggiungimento dell'obiettivo, perché, ripeto, credo che siano troppi anni che i cittadini delle isole aspettano di vedere riconosciuti i loro diritti ai sensi delle normative costituzionali e dei Trattati dell'Unione europea. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Donato, anche per l'illustrazione puntuale.

Anche noi crediamo che questa sia una vertenza, una battaglia che non ha un colore politico, ma che sia trasversale, e da questo punto di vista questa Commissione speciale sull'insularità si è sempre comportata in maniera unitaria con rivendicazioni solo ed

esclusive nell'interesse dei sardi. Credo sia opportuno, nel momento in cui si parta con i lavori nella Commissione che ha appena citato, audire anche la Commissione speciale sull'insularità della Regione Sardegna che potrebbe e può apportare certamente alcuni suggerimenti utili per affrontare al meglio la questione sull'insularità sarda. Nel ringraziarla, darei la parola all'onorevole Pietro Bartolo.

Ha facoltà di parlare l'europarlamentare Pietro Bartolo, europarlamentare.

BARTOLO PIETRO, europarlamentare. Buongiorno a tutti, grazie per questa opportunità, ringrazio gli organizzatori, quindi la Regione Sardegna, ringrazio chi mi ha preceduto, l'onorevole Donato. Abbiamo visto che il lavoro è stato fatto, purtroppo molte delle iniziative si sono arenate, e vediamo per esempio in Commissione insularità, erano presenti anche gli onorevoli che mi hanno preceduto, è stata presentata questa Risoluzione dove si chiedeva a gran forza il riconoscimento della condizione di insularità, purtroppo tutto si è arenato e bisogna ricominciare, magari dopo, alla fine di questa pandemia, sicuramente avremo modo di incontrarci e ritornare di nuovo alla carica perché questi diritti possano essere riconosciuti. Sicuramente il Parlamento europeo ha già chiesto ripetutamente che questo possa avvenire, io sono una new entry come si suol dire, mi sto anche battendo per questo, io faccio parte della Commissione LIBE, Commissione per le libertà civili, la giustizia e gli affari interni, che già tanto sta facendo perché molti diritti possano essere riconosciuti, fra cui anche quelli del disagio dell'insularità. Quindi io dico che lavorerò a stretto contatto con i colleghi della Commissione affari regionali affinché nelle negoziazioni sulla futura politica di coesione venga incluso anche il riconoscimento della condizione di insularità ovviamente. Potremmo anche pensare a una serie di iniziative da organizzare quando saremo usciti da questa emergenza, da questa pandemia, per stabilire un dialogo permanente tra voi che lavorate a livello regionale ovviamente e noi che siamo a livello europeo. Questo dialogo è stato avviato a livello europeo, in particolare con il Fondo per una transizione equa, Just Transition Fund, e l'Italia ha individuato delle zone con maggiore impatto ambientale, come quella dell'Ilva - si è detto prima - come anche quella del Sulcis. Sarebbe importante, secondo me, proprio vigilare perché vengano elaborati dei piani in grado di attirare una porzione ampia di finanziamenti per la riabilitazione di queste zone, soprattutto del Sulcis, che sappiamo essere particolarmente in difficoltà. Proprio ieri ho avuto un incontro con il Ministro per il Sud, il Ministro Provenzano, che ci ha comunicato che intende adoperarsi per estendere le iniziative indirizzate a risollevare le condizioni delle aree interne del

Paese, ma anche delle isole minori. Quindi noi abbiamo fatto, come voi sapete, come avete detto, io sono l'isola nell'isola, quindi ho particolarmente a cuore queste difficoltà, questi problemi che ci attanagliano da sempre, e quindi abbiamo avuto questa discussione quando il Ministro, al quale abbiamo rappresentato i nostri problemi, che sono un po' i problemi di tutte le piccole e anche grandi isole, c'è stata una grande disponibilità da parte del nostro Ministero, ma anche da parte del nostro Governo, è stato coinvolto anche il Ministro dell'economia e finanze, ma anche il Ministro per il turismo, e quindi per affrontare tutte queste tematiche. Io direi che sarebbe opportuno, secondo me è cosa buona e giusta, ma come si è detto anche prima, sarebbe importante creare proprio una rete, una rete tra noi parlamentari che siamo là per essere al servizio dei nostri Paesi, ma non solo, e il Comitato delle Regioni, ovviamente, dove ci sono dei rappresentanti della Regione Sicilia, rappresentanti della Regione Sardegna, è molto importante questo, poi la vostra Commissione speciale, questa Commissione che avete istituito, il Comitato promotore, visto che si sta battendo e sta lavorando tantissimo perché ha raccolto addirittura 200 mila firme per potere avere questo riconoscimento della condizione di insularità che addirittura possa entrare nella Costituzione, l'articolo 119. E quindi ancora coinvolgere anche tutta la

deputazione sarda nell'ambito del Parlamento italiano, i rappresentanti dell'ANCI, quindi creare questa rete grande con l'obiettivo di riconoscere questa benedetta condizione di insularità tanto discussa, ma che ha sempre delle difficoltà ad essere riconosciuta e che possa dare la possibilità a queste regioni più disagiate, non solo quelle particolarmente lontane, ma anche quelle che ci interessano, che sono vicine a noi, che sono la Sardegna, la Sardegna, con tutte le isole annesse, le piccole isole annesse, e che possa fornire degli strumenti per la crescita, per una crescita di tutte queste regioni che vivono questa situazione veramente di grave disagio, da tutti i punti di vista ovviamente, disagi per quanto riguarda i trasporti, non sappiamo quanti problemi abbiamo per quanto riguarda i trasporti, e questo vale sia per la Sardegna, ma anche per la Sicilia, e vale per le piccole isole, trasporti via aerea, trasporti via marittima, siamo sicuramente fortemente penalizzati. E magari io direi, e questa per me è una cosa molto importante, magari chiederei, ovviamente se voi siete d'accordo, il coordinamento di questa rete che dovrebbe essere posta in essere, magari essere particolarmente attenti a questo... dare questo coordinamento ad esempio a questa vostra Commissione speciale, in modo tale che si possa lavorare insieme e si possano portare avanti tutte quelle problematiche che da sempre ci attanagliano e che insieme sicuramente possiamo risolvere. Io credo che proprio in questa fase, in questa fase particolare che ci ha messo un po' in ginocchio, ma d'altro canto però è venuta ad insegnarci tante cose, tutti gli errori che abbiamo fatto, tutte quelle esigenze che non sono state, come dire, particolarmente prese in considerazione, questo possa essere un momento in cui tutte queste problematiche possono essere portate avanti e possono essere riconosciute sia dall'Unione europea, e insieme, viaggiando su un binario di questo famoso Green Deal europeo, si possa dare anche un'attenzione particolare a queste problematiche che interessano le zone più disagiate. Già sappiamo che l'Unione europea ha una particolare attenzione nei confronti di queste realtà un po' più disagiate e quindi ha messo sempre a disposizione dei fondi, i fondi di coesione, tutto quello che volete, per portarci a un livello che possa essere lo stesso degli altri Paesi che non hanno queste nostre esigenze. Quindi io credo che si possa fare un buon lavoro e sono completamente a vostra disposizione, anche chi mi ha preceduto, diciamo l'onorevole Donato, l'onorevole Ignazio Corrao, sicuramente ci troverete a disposizione perché non è una questione di partiti o di quello che volete, come si è detto, ma sicuramente qua noi dobbiamo fare in modo che tutti insieme, indipendentemente dal colore politico, si possa dare delle risposte alle nostre realtà, un po'a tutte le realtà che

interessano l'Unione europea ma a maggior ragione quelle che sono le regioni che più ci interessano. Ecco, noi siamo sicuramente a disposizione, per quanto mi riguarda, e studierò bene questa situazione, ovviamente fino ad adesso mi sono occupato di altre cose, però anche questa l'ho presa in considerazione, e io devo dirvi che nel mio staff ho anche una persona che è una vostra concittadina che ovviamente per me è uno stimolo continuo perché si possano dare delle risposte al nostro Paese, alla nostra realtà, e quindi capisco benissimo, perché come si è detto prima io vivo su un'isoletta piccola dove queste tematiche sono molto, molto più sentite, molto più... ci ha penalizzato fortemente, però, ecco, questo mio impegno sarà sicuramente forte e quindi sono a vostra disposizione, in qualsiasi momento possiamo incontrarci, possiamo riunirci, possiamo discutere e portare avanti tutte queste problematiche. Per cui vi ringrazio anche per questa possibilità che mi state dando, perché essendo stato eletto nel collegio Sicilia-Sardegna per me è un dovere, per me è servizio, come la penso io sulla politica, perché la politica è solo questo, io ho avuto la vostra fiducia e quindi per questo è ovvio che devo interessarmi e dare tutte quelle risposte, nel limite del possibile, alle nostre esigenze.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Bartolo, accogliamo positivamente anche il

ruolo di coordinamento, mi farò portavoce anche con il Presidente di questa Commissione speciale, in particolare per quanto riguarda il dialogo permanente e la sua proposta di costituire una rete, un asse, tra gli europarlamentari, i parlamentari, questa Commissione speciale, l'ANCI e i vari coordinamenti anche promotori della questione dell'insularità in Sardegna. Io credo che quest'asse sia fondamentale per arrivare all'obiettivo del riconoscimento dell'insularità e a quei vantaggi che questa Regione in maniera unitaria sta chiedendo da diverso tempo.

Ha chiesto la parola per alcune domande, alcune riflessioni l'onorevole Giagoni.

Ha domandato di parlare il consigliere Dario Giagoni. Ne ha facoltà.

DARIO GIAGONI (LEGA). Buongiorno a tutti i rappresentanti nel Parlamento europeo, un saluto alla cara amica Francesca Donato, vi ringraziamo per essere qua in videoconferenza, quello che chiediamo è che questa battaglia sia una battaglia senza colore politico, vi chiediamo di agire in fretta...

(Problemi con l'audio della video conferenza)

Mi sentite tutti? Innanzitutto ringrazio per la vostra presenza in

videoconferenza, sarebbe stato bello vederci dal vivo ma purtroppo queste restrizioni a causa della pandemia non ci permettono di incontrarci a quattrocchi.

Saluto Francesca, che conosco e che abbiamo sostenuto anche qua in Sardegna come gruppo Lega, è importante per quanto riguarda la questione Sardegna e Sicilia, la questione insularità, è importante agire in fretta. Agire in fretta però cooperando in modo unitario, perché questa è una partita politica, una partita importante per la Sardegna, per la Sicilia che non deve avere un colore politico, perché è l'interesse di tutti, nell'interesse del popolo sardo, del popolo siciliano.

Ebbene vi chiedo anche come rappresentanti del Parlamento europeo di fare un passaggio anche con i vostri, si possono chiamare così, colleghi al Senato, perché c'è una proposta di legge che stava per essere discussa, stava per essere discussa, ma purtroppo per colpa della pandemia del coronavirus è rimasta sospesa. Questa proposta di legge si trova ferma nella Commissione affari costituzionali, dove il Presidente è il Senatore Borghesi, sono rappresentati tutti i partiti politici, gli stessi che ora ci ritroviamo qua in videoconferenza, abbiamo avuto un incontro a Roma, dove erano presenti tutti i senatori eletti in Sardegna, un incontro dove era presente anche il presidente della Commissione affari costituzionali, il Presidente Borghesi. Dopo che

si uscirà da questa pandemia è fondamentale prendere in mano la proposta di legge e portarla, avanti quindi andare a modificare quello che poi era stato modificato nel 2000, quindi inserire la famosa dicitura insularità, perché è importante anche per voi e anche per gli stessi che ci rappresentano al Governo nazionale uno strumento per trattare con la Comunità europea. Purtroppo ribadisco anche come sardo il fatto che noi non paghiamo solo l'isolamento ma paghiamo anche il discorso discontinuità, il discorso discontinuità, il fatto che con le merci, con i trasporti a livello anche turistico ha un costo ulteriore, perché se si va a calcolare solo in base a un fattore di distanza si fa un errore, si fa un errore perché bisognerebbe valutare il fatto che se io subiscono uno stop al porto, subisco uno stop di un tot di ore, che ha un costo per me, ha un costo per l'autotrasportatore, ha un costo per l'azienda, ha un costo per tutto il settore economico della Sardegna. Come ha ribadito qualcuno degli europarlamentari sul fatto dell'articolo 175, riguardante il Trattato sul funzionamento europeo, tutte le politiche devono tener conto delle esigenze delle Regioni insulari, in questo momento in modo particolare ancora di più, perché di fronte anche a questa pandemia noi paghiamo rispetto, anche ad altre regioni, un dazio maggiore. Chiediamo come isola, come Sardegna, non chiediamo vantaggi, chiediamo solo che venga rimosso lo svantaggio,

fondamentale per noi si chiede una fiscalità di sviluppo, una continuità territoriale che funzioni, maggiori risorse per le infrastrutture, perché siamo indietro con le infrastrutture, abbiamo strade da terzo mondo, costi uguali per l'energia, fondamentale per le aziende per essere competitivi, per essere allo stesso livello, tener conto anche che in questo momento noi dobbiamo fare una concorrenza con le altre Regioni, ma dobbiamo essere anche competitivi a livello europeo. Questo è quello che chiedo a voi, questa è una partita politica, come stavamo dicendo, dove nessun partito politico deve metterci il cappello, questa è una battaglia di tutti i sardi e di tutti i siciliani. Sarebbe interessante anche da parte vostra allargare il discorso ad altre regioni del Mediterraneo come la Corsica e tante altre, creare una specie di macro regione del Mediterraneo di modo che il potere, chiamiamolo così, di acquisto anche davanti all'Europa stessa diventa maggiore, perché non c'è solo la Sardegna, non c'è solo la Sicilia, ma c'è anche la Corsica quindi ci sono anche altre nazioni. Questo è fondamentale, io vi ringrazio, vi ringrazio del vostro tempo un abbraccio e buon lavoro anche a voi e sono a completa disposizione, ringrazio il Presidente di avermi lasciato il suo posto.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare il consigliere Francesco Agus. Ne ha facoltà.

AGUS FRANCESCO (Progressisti). Grazie, Presidente, grazie ai nostri ospiti che con le loro relazioni hanno sicuramente dato un contributo ai lavori che in questi mesi ha portato avanti in maniera unitaria la Commissione che si occupa di insularità. Io condivido anche quanto detto dai colleghi, in particolare riguardo alle prospettive che come Commissione ci siamo dati. Intanto il tema dell'insularità non può essere un tema capace di dipanare i suoi effetti solo in questa legislatura regionale o in questa legislatura dell'Europarlamento, è un tema di cui almeno in Sardegna si discute da tempo, era nei programmi elettorali dei partiti degli anni ottanta, quindi è un tema, quello della compensazione dei costi dell'insularità, che noi abbiamo sempre conosciuto e di cui abbiamo sempre discusso, la novità riguarda il fatto che negli ultimi anni si è iniziato ad affrontare questo tema non nel segno dell'isolamento ulteriore, quindi non pensando che un qualcosa che incide in una comunità di cinquecento milioni di abitanti, perché questa è l'Europa, si possa risolvere da sardi isolati e ragionando soltanto all'interno dei confini della Sardegna, si è pensato invece di capire quali circostanze, quali tratti comuni ci siano tra le Isole del Mediterraneo, e in generale del Continente europeo, per capire appunto in che modo condurre una battaglia insieme. C'è la Sardegna, c'è la Corsica, c'è la Sicilia, ci sono le Isole dell'Egeo, ci sono le Baleari, ci sono altre realtà insulari, ci sono le isole minori anche all'interno delle isole più grandi, questi tratti non sono rappresentati né a livello italiano, perché nella nostra Costituzione quella parola non esiste e nei nostri statuti quella parola è stata rimossa, né tantomeno a livello europeo dove, lo hanno operato bene gli europarlamentari, esiste un riconoscimento per le terre estremamente isolate, e quindi per le regioni ultraperiferiche, non esiste però una definizione è uno status che renda giustizia appunto alle regioni come le nostre, e scontiamo subito il problema, e qui vengo anche magari al tema che vorrei che si discutesse magari nelle risposte, se ci saranno. Noi abbiamo problemi che riguardano differenti tratti, il costo dell'energia, il gap infrastrutturale e il costo anche delle merci, abbiamo uno svantaggio strategico anche nella concorrenza con le altre regioni d'Europa e poi riguardo i trasporti, in particolare, gli effetti che hanno il regime materiale di aiuti di Stato nei trasporti da e per le isole.

Negli anni si sono applicate le norme sugli aiuti di Stato per la Regione Sardegna e per la Regione Sicilia allo stesso modo che per la Regione Abruzzo e la Regione Marche, con la differenza che nel nostro caso che è strettamente legato alle politiche di trasporto aereo e navale e senza una deroga, un regime derogatorio in

materia di aiuti di Stato, sarà sempre più svantaggioso per le compagnie aeree investire in tratte che appunto riguardano gli aeroporti della regione Sardegna e della regione Sicilia. Nel nostro caso si aggiunge un tema, che è quello dello spopolamento, noi siamo una regione scarsamente popolata, una densità di popolazione sotto i 65 abitanti per chilometro quadrato, una tra le più basse tra le regioni italiane e in generale della fascia del Mediterraneo, questo rende ulteriormente meno appetibile la possibilità per i vettori aerei di mantenere tutto l'anno rotte capaci appunto di reggere la concorrenza. In poche parole un vettore aereo, soprattutto un vettore low cost quindi anche più sensibile alle esigenze di mercato, difficilmente terrà le sue macchine e le sue tratte durante la stagione invernale in Sardegna o comunque mantenendo una connessione tra la Sardegna e il resto del continente europeo, verosimilmente preferirà quindi sfruttare (...) per connettere aree densamente popolate. In tutto questo negli anni non c'è mai stato possibile derogare al regime degli aiuti di Stato e permettere diciamo di sostenere in maniera trasparente e nel quadro delle regole, quelle compagnie aeree, quei vettori che noi abbiamo continuato a sostenere andando al di là delle regole, tant'è che ci sono decine di procedure di infrazione, ogni volta è attivata dalla Commissione europea senza che ci sia la possibilità di derogare. Ecco, su questo tema, regime derogatorio in materia di aiuti di Stato, magari può essere utile sfruttare la vostra presenza, la vostra partecipazione ai nostri lavori magari per introdurre anche questo argomento sicuramente...

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare il consigliere Antonio Mundula. Ne ha facoltà.

MUNDULA ANTONIO (FdI). Un ringraziamento ai deputati europei perché sicuramente il loro impegno sarà utile alla causa dell'insularità. Abbiamo fatto tante riunioni, l'argomento è stato sviscerato sotto ogni punto di vista, qualche volta si è confuso il concetto di insularità col concetto di perifericità che sono due cose diverse, la distanza è sicuramente qualcosa che crea problemi, crea delle penalizzazioni, ma sicuramente l'insularità, cioè la condizione della Sardegna che è al centro del Mediterraneo, probabilmente più vicina di molte altre isole anche al continente, però i chilometri sono pochi ma è la discontinuità territoriale quello che secondo me è importantissimo. Noi siamo penalizzati sotto tutti i punti di vista, dai trasporti, le merci, la mobilità dei sardi è limitata, ma è limitata anche la mobilità di chi vuol venire in Sardegna. Se pensate che in Sardegna ancora abbiamo, parlando di infrastrutture, una ferrovia che ha un solo binario, penso che la Sardegna non abbia gran voce a

Bruxelles come Regione, occorre sicuramente la disponibilità e l'appoggio forte dello Stato. Chiaramente il superamento di questa condizione di insularità è atavica, lascia da una parte la Sardegna in quella condizione, diciamo, di sottosviluppo o di iposviluppo che non cambia e non può cambiare perché non cambia quella che è la condizione che lo determina, che è proprio l'insularità. Quindi io vi faccio una domanda, una domanda importante secondo me: "Qual è secondo voi la strada da seguire perché le isole, e sono d'accordo anche con l'onorevole Agus che ha parlato di unione di tutte le isole del Mediterraneo, in questo caso l'Unione potrebbe fare la forza, ma qual è secondo voi la strada, è quella di creare un asse verticale dove gli Stati che hanno a cuore o hanno praticamente condizioni di insularità come la nostra e non solo di perifericità facciano leva su quella che è l'Unione europea, oppure vedete per esempio una via più facile, non credo che sia più facile, che è quella della riforma dello Statuto regionale che è vecchio e anche superato nei confronti dello Stato italiano?". Perché a mio avviso l'obiettivo è il riconoscimento dell'insularità, ma come? Non il riconoscimento dell'insularità sempre e solo con compensazioni finanziarie perché saremo sempre legati vita natural durante a questi finanziamenti, ma la questione insularità va superata con delle riforme strutturali che permettano che sia duratura quella condizione che ci permetta di uscire da quella fase di sottosviluppo senza dover ogni volta, come capita ogni tanto, ogni qualche anno, ricontrattare la continuità aerea, ad esempio, che son cose che per noi sono deleterie, senza ombra di dubbio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare Francesca Donato, europarlamentare.

FRANCESCA DONATO, europarlamentare. Comincio a rispondere alle questioni che sono state sollevate dai consiglieri che hanno parlato, a partire dal consigliere Giagoni.

Riguardo ai costi strutturali per l'insularità, nella loro specifica determinazione a cui è stato fatto cenno anche dal consigliere Agus, voglio rappresentarvi che all'inizio del mio mandato ho richiesto un calcolo di questo tipo, di questi costi, specifico per le isole europee con un *focus* dettagliato su Sicilia e Sardegna al Centro di studio e ricerca del Parlamento europeo. Ahimè, ho ricevuto una risposta molto laconica, nel senso che mi è stata data qualche indicazione molto vaga di costi generali delle isole a livello europeo, poi soltanto con dei rimandi a documenti, senza una ricostruzione precisa dei costi. E questo è stato motivato con l'assenza di dati provenienti dai territori interessati, idonei a sostenere una risposta in termini econometrici. Quindi ho visto che il documento presentato congiuntamente da Sicilia e Sardegna a febbraio, a fine 2019

nei confronti dello Stato italiano prevede questa richiesta precisa, che venga effettuata a livello di governo una stima precisa dei costi dell'insularità per le due isole maggiori. Io mi farò carico di sollecitare questo studio anche attraverso il ministro Amendola che è il Ministro che si occupa dei rapporti con il Parlamento europeo con il quale siamo in costante contatto attraverso una cabina di regia che si tiene regolarmente a livello europeo e al quale appunto partecipano anche gli onorevoli colleghi presenti in questo collegamento. Quindi faremo in modo di sollecitare questo studio a livello di governo. Per quanto riguarda le iniziative invece utili per portare avanti questa battaglia per l'insularità, volevo rispondere alle questioni sollevate da tutti i consiglieri che hanno parlato su qual è lo strumento. Allora, vi segnalo che all'interno del Comitato delle regioni che è molto attivo su queste tematiche, c'è l'intergruppo per l'insularità di cui il Presidente è il Vicepresidente della Regione Sicilia Gaetano Armao che è anche Assessore del bilancio, ed è un Presidente molto attivo da questo punto di vista. Questo intergruppo produce regolarmente studi, documenti e stimoli nei confronti della Commissione europea, rivolgendosi direttamente alla direzione che si occupa di politiche di coesione, alla commissaria Ferreira che è quella appunto incaricata di questo e interagisce anche con l'intergruppo che si è ricostituito anche

quest'anno all'interno del Parlamento europeo, il SEARICA che è quello appunto per le isole e le regioni marittime e costiere di cui io sono anche membro effettivo. E quindi lo strumento a livello regionale è questo, io infatti volevo rispondere alla domanda che ha fatto proprio il consigliere Mundula: "Qual è la strada da seguire, se è un asse verticale fra gli Stati interessati e appunto le istituzioni europee per fare leva, o una riforma dello Statuto regionale?". La mia risposta è che sicuramente c'è bisogno di un intervento da parte dei Governi centrali coordinato con gli altri Stati dell'Unione europea che abbiano a cuore il tema dell'insularità e quindi banalmente, intuitivamente sappiamo che si tratta di Grecia, Spagna, Francia, Croazia ma non solo, anche altri Paesi del Nord hanno isole come la Finlandia, la Svezia, anche se le isole del Mediterraneo sono quelle più interessate, non parliamo di Malta insomma. Però al di là di questo è proprio importantissima l'iniziativa a livello regionale, perché attraverso la Commissione Sviluppo regionale e gli intergruppi stessi è possibile che direttamente le regioni abbiano un dialogo e delle iniziative politiche autonome e molto efficaci nei confronti delle istituzioni europee e per portare avanti proprio questo tema e queste tematiche. Quindi ribadisco, è importante che ci sia questo dialogo, come ha giustamente richiesto l'onorevole Bartolo, che ci sia una rete, un confronto regolare fra noi eurodeputati e il Consiglio regionale sardo, il Consiglio regionale siciliano, la Commissione insularità, la Commissione affari regionali e rapporti con il Parlamento europeo perché queste iniziative vengano coordinate e ci si metta insieme facendo sistema Paese come fanno gli altri Stati europei a partire dalla Germania e dalla Francia che vediamo fino a ieri sviluppano iniziative pressoché autonome che poi coinvolgono le politiche di tutti i Paesi membri, noi come Italia dovremmo avere la forza di, su questi temi che non sono divisivi perché questi sono interessi che accomunano tutte le forze politiche, veramente riuscire a mettere in campo tutte le forze necessarie per portarli avanti e ottenere risultati importantissimi per il nostro Paese.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare Ignazio Corrao, europarlamentare.

CORRAO IGNAZIO, europarlamentare. Ha già risposto ad alcune osservazioni Francesca Donato, quindi non ripeto, ha detto delle cose giuste che condivido. Aggiungo che in Parlamento europeo esiste già una sorta di intergruppo sulle isole, anzi mi premuro io di invitare gli altri colleghi della circoscrizione a partecipare, che è stato promosso da un collega Corso perché qualcuno di voi, non mi ricordo chi, sollevava la questione della Corsica. C'è un collega Corso che si chiama François Alfonsi che è un deputato dei Verdi, Corso, che è molto attivo sul fronte delle

isole, quindi promotore di questo intergruppo, io lo conosco abbastanza bene, peraltro Pietro mi sa che lo conosci anche tu perché siamo stati in Rwanda assieme. Lui è molto attivo su questo fronte delle isole, quindi diciamo risponde ad alcune delle osservazioni che avevate sollevato, peraltro proprio in questo periodo qui da quell'intervento in cui ... vi posso leggere velocemente, ci sono due deputati maltesi, spagnoli quindi delle Baleari, ciprioti, c'è (...), Presidente della Commissione Regi di cui parlava Francesca Donato, ci sono ciprioti, croati, maltesi, possiamo rafforzare ovviamente il nostro fronte di Sicilia e Sardegna in questo in questo Intergruppo, e ovviamente una delle richieste che è stata fatta in questo periodo era di non utilizzare l'emergenza per spostare i fondi della politica della politica di coesione o della politica dei Fondi strutturali, in un momento in cui si è definita diciamo una maggiore flessibilità dovuta all'emergenza Coronavirus. Però una cosa secondo me deve essere molto chiara: non sarà l'Unione europea a stanziare fondi in più o a rimuovere gli ostacoli delle isole, cioè noi possiamo aiutare da un punto di vista di quadro normativo però poi in realtà il denaro, i progetti e le modalità per rimuovere gli ostacoli andranno fatti sempre a livello nazionale e insieme a livello regionale, quello che noi possiamo riuscire ad agevolare a livello europeo è cercare di rimuovere alcuni paletti, alcuni ostacoli, come la normativa sugli aiuti di Stato o alcuni vincoli che ci sono, però poi dal punto di vista degli investimenti, dei fondi bisogna intervenire con risorse proprie.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare Pietro Bartolo, europarlamentare.

BARTOLO PIETRO, europarlamentare. Sono perfettamente d'accordo con quello che ha detto l'onorevole Donato, come l'onorevole Ignazio Corrao con il quale abbiamo un rapporto abbastanza costante, e in occasione proprio della nostra visita in Rwanda abbiamo condiviso alcune tematiche tra cui questa proprio della insularità, con i colleghi ciprioti che tu sai benissimo che ho incontrato, con i colleghi maltesi e con altri colleghi, perché sicuramente è interesse comune, indipendentemente dal colore politico bisogna lavorare tutti insieme perché si possa dare quelle risposte e quindi togliere quei disagi, perché giustamente come diceva qualcuno prima noi non vogliamo vantaggi ma vogliamo togliere gli svantaggi, ma togliere gli svantaggi significa (...) dei vantaggi e porci nelle stesse condizioni di tutte le altre realtà, e quindi ovviamente dobbiamo lavorare tutti insieme, e sicuramente lavorando insieme possiamo raggiungere questo obiettivo. Ecco, io penso che e si può creare una buona squadra, una buona rete che può condividere ovviamente non solo quali sono le problematiche ma i progetti da portare avanti, le iniziative e le idee e insieme possiamo

veramente affrontare a livello sia locale e nazionale ma soprattutto a livello europeo per quella che è la nostra funzione. Quindi io per quanto mi riguarda, ma io credo anche per gli altri colleghi onorevoli Corrao, Donato, ma non solo, noi abbiamo rapporti continui con gli altri deputati che hanno a cuore questa problematica, e non siamo i soli ovviamente perché come si diceva c'è la Spagna, la Francia, la Corsica, c'è Malta, c'è Cipro, perciò sono tantissime altre realtà che ovviamente hanno gli stessi problemi e quindi questo fa sì che insieme si possa affrontare e superare e tutto questo. Ci vuole grande partecipazione ma soprattutto grande impegno, grande volontà, e quindi non lasciare nessuno indietro, come si dice, dobbiamo approfittare proprio di questo periodo di grande disagio per tutta l'Unione europea per potere fare diventare questi problemi come si dice simmetrici, che possono interessare tutti, e quindi dare una risposta comune. Questo è il nostro impegno e sono certo che troveremo adesione anche da parte di altri deputati e diciamo Stati che sentono le stesse problematiche. Io credo che si può fare, dobbiamo crederci, dobbiamo essere positivi e finalmente uscire da questo guado, da questa palude che da anni si parla, si discute ma poi si è sempre (...), oggi dobbiamo essere più determinati, più ambiziosi, e su questo io vedo una grande forza da parte dei miei colleghi, vedo anche il nostro Ignazio con il quale siamo profondamente legati sia per la nostra insularità ma soprattutto per quelle che sono le nostre idee rispetto a queste tematiche.

DONATO FRANCESCA, europarlamentare. Se mi è consentito volevo aggiungere qualcosa.

PRESIDENTE. Prego.

DONATO FRANCESCA, europarlamentare. Grazie, volevo soltanto fare una precisazione rispetto a quello che ha detto l'Onorevole Corrao sugli strumenti e sui fondi disponibili da parte dell'Unione europea. Sicuramente una parte importantissima dei fondi che possono arrivare alle regioni insulari sono quelli nazionali, è importante rimuovere come diceva i paletti della normativa degli aiuti di Stato però non dimentichiamo che le politiche di coesione, i Fondi per la coesione territoriale dell'Unione europea sono invece proprio quelli che erogano i contributi a fondo perduto per le regioni e quindi anche per le isole. Ora, adesso il 17 aprile noi al Parlamento europeo abbiamo approvato il cosiddetto Coronavirus Response Investment Initiative Plus (CRII +), iniziative di investimento in risposta al Coronavirus, che ha apportato delle modifiche molto importanti alla luce dell'emergenza Coronavirus alle politiche di coesione e ai Fondi per la coesione

territoriale, consentendo anche dei finanziamenti al 100 per cento, significa che alcuni investimenti alcuni, alcune tipi di spesa proprio per la risposta il Coronavirus, che quindi vanno su tutti i territori e anche costi indiretti si intende, possono essere finanziati al 100 per cento. Ecco, noi questo tipo di apertura e di flessibilità vogliamo che venga esteso, ed è questo il lavoro che stiamo facendo in Commissione Regi, alle prossime politiche di coesione (...) penso che si incanala l'azione che vogliamo portare avanti con il Presidente della Commissione Regi, Younous Omarjee, che poco fa ha citato proprio l'onorevole Corrao, inserendo proprio nelle politiche di coesione un canale ad hoc per l'insularità, quindi dei fondi e degli stanziamenti riservati e dedicati alle isole in ragione della necessità di sostenere territori come quelli insulari che dipendono quasi sempre in prevalenza da attività come il turismo e altre attività che sono state fortemente penalizzate, come le PMI, dalla emergenza Covid, e quindi nell'ottica ella costruzione del prossimo Piano per il rilancio di cui si parla tanto in questi giorni, in attuazione anche degli obiettivi stabiliti dai Greenville, dal Patto Verde europeo, sostenere le isole per esempio nella costruzione di una autonomia energetica, quindi l'efficientamento energetico, le politiche ambientali in adempimento del Greenville dovranno concretizzarsi per le isole in investimenti, in erogazioni a fondo perduto da parte dei Fondi europei, tesi a consentire a territori così in difficoltà e strutturalmente svantaggiati come le isole di sostenere gli investimenti in termini di migliori infrastrutture, energie rinnovabili, riciclo dei rifiuti con trasformazione dei rifiuti in energia, oltre ai a ciò che è già previsto nel CRII plus in termini di sostegno a settori come quello della pesca e dell'agricoltura.

Quindi non pensiamo ecco che l'Unione europea non sostenga anche finanziariamente in maniera diretta e concreta gli investimenti necessari per le regioni e in particolare per le isole, perché invece questo è possibile, e la l'azione che appunto noi riteniamo si debba portare avanti in questo mandato, e soprattutto in questo periodo storico di emergenza, è approfittare di questo spazio e di questa maggiore apertura proprio per ottenere finalmente questo risultato dell'insularità.

PRESIDENTE. Gli interventi sono stati molto qualificati e hanno dato un grosso contributo alla Commissione speciale, ai lavori della Commissione speciale sull'insularità, ribadisco il fatto che accogliamo positivamente il fatto di costituire un coordinamento tra gli europarlamentari, i parlamentari, la società civile, l'ANCI e tutte le forze naturalmente che vogliono partecipare a questi lavori.

Crediamo che dalla vertenza, dalla battaglia sul tema dell'insularità passi anche

40

una parte dello sviluppo economico della nostra della nostra Regione. Quindi reputiamo decisamente importante questa audizione e i vostri contributi nonché la vostra disponibilità a continuare un lavoro insieme nell'interesse dei sardi.

Quindi io vi ringrazio, ringrazio gli europarlamentari che hanno dato il loro contributo quest'oggi e ringrazio i colleghi che hanno partecipato anche quest'oggi in maniera attiva e propositiva e ci diamo un appuntamento a breve termine per continuare i nostri lavori nell'intento di arrivare appunto all'obiettivo del riconoscimento dell'insularità che porti benefici alle intere isole, grazie.

La seduta è tolta alle ore 11 e 20.

AUDIZIONE IN VIDEOCONFERENZA DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA
ON.LE MICHELE PAIS PRESSO LA PRIMA COMMISSIONE DEL SENATO IN MERITO AL DDL 865
"Modifica dell'articolo 119 della Costituzione, concernente il riconoscimento del grave e permanente svantaggio naturale derivante dall'insularità".

Buon pomeriggio,

desidero innanzitutto ringraziare il Presidente e tutti i Senatori componenti della Commissione per l'invito rivoltomi quale rappresentante del Consiglio regionale sardo.

La decisione di sentire i Rappresentanti degli Organi della Regione direttamente coinvolta nell'argomento, nonché i rappresentanti del Comitato promotore del Disegno di legge, manifesta, da parte Vostra, una sensibilità particolare e un grande rispetto del principio di leale collaborazione tra i livelli istituzionali di cui si compone la Repubblica.

Ritengo che l'esame del Disegno di legge costituzionale di iniziativa popolare intitolato "Modifica dell'articolo 119 della Costituzione, concernente il riconoscimento del grave e permanente svantaggio naturale derivante dall'insularità" rappresenti un momento importante per la Sardegna e per l'ordinamento costituzionale italiano nel suo complesso.

La Sardegna è un'isola, è vero. Ma è anche una Regione italiana a Statuto speciale che, con la sua identità ben definita sia territorialmente che culturalmente, rappresenta una ricchezza per l'intero Paese. Perché manifesti appieno queste potenzialità occorre tuttavia "rimuovere" quegli ostacoli strutturali che da sempre ne condizionano lo sviluppo.

Numerosi passi avanti sono stati compiuti ma è un dato evidente che lo svantaggio prodotto dalla condizione insulare ancora oggi condizioni fortemente il progresso dell'Isola.

Senza dilungarmi su un tema abbondantemente affrontato dagli studi e dai rapporti annuali, mi limito a evidenziare che anche i dati precedenti alla diffusione della pandemia di Covid-19, in riferimento al territorio sardo, hanno registrato un contesto economico complessivamente debole che necessita di interventi strutturali importanti volti ad abbattere i costi dell'insularità nell'ambito dei trasporti e delle infrastrutture, dell'energia e dell'ambiente, dell'attività economica, del lavoro e dell'occupazione, solo per citare alcuni degli ambiti di intervento che si considerano prioritari.

L'importanza sempre crescente che sta assumendo il tema dell'oggettivo svantaggio derivante dalla condizione di insularità è sottolineata dalle iniziative intraprese in ambito regionale, nazionale ed europeo.

Oltre alla sensibilità che si è sviluppata in seno all'opinione pubblica (culminata con la presentazione del Disegno di legge costituzionale in esame), come è noto, il Consiglio regionale sardo, fin dai primi mesi della legislatura in corso, ha ritenuto indispensabile affrontare il tema in modo organico istituendo, con l'ordine del giorno n. 15 del 24 settembre 2019, una apposita Commissione speciale inerente al riconoscimento del principio di insularità, quest'oggi autorevolmente rappresentata dal suo Presidente, l'On. Michele Cossa. Tra le finalità per le quali la Commissione è stata istituita assume notevole importanza la promozione di una azione comune tra le Regioni insulari del Mediterraneo in vista del riconoscimento del principio di insularità nelle Costituzioni degli ordinamenti del Mediterraneo appartenenti all'Unione europea all'interno dei quali sono presenti territori insulari.

A livello statale sono note le disposizioni delle leggi di bilancio e gli accordi tra lo Stato e la Regione Autonoma della Sardegna (l'ultimo del 7 novembre 2019) che prendono in considerazione il tema dello svantaggio derivante dalla condizione di insularità.

In ambito europeo la particolare attenzione dedicata alle regioni insulari è contenuta nel

noto articolo 174 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (che annovera tali Regioni tra quelle "che presentano gravi e permanenti svantaggi naturali o demografici"). In riferimento a tale disposizione sono seguite importanti iniziative tra cui la Risoluzione del Parlamento europeo del 4 febbraio del 2016 che evidenzia in modo molto chiaro le problematiche comuni ai territori insulari e prospetta una serie di iniziative rivolte alla Commissione europea al fine di rendere effettivo il sostegno necessario a rimuovere il divario delle "regioni meno favorite".

Naturalmente anche nell'ambito del Comitato europeo delle Regioni il tema è particolarmente sentito: l'argomento dell'insularità è declinato nei singoli ambiti di interesse soprattutto mediante la predisposizione di pareri. È recentissima la predisposizione di un progetto di parere in tema di sostenibilità delle risorse naturali nel contesto insulare del Mediterraneo.

Tuttavia le relazioni introduttive, le premesse e gli stessi contenuti delle iniziative promosse a livello regionale, statale ed europeo, mettono in rilievo l'inadeguatezza delle misure fino ad ora intraprese al fine di far fronte allo svantaggio geografico permanente che l'insularità comporta: tali iniziative, infatti, spesso rimandano ad accordi successivi, si limitano ad affrontare il tema a livello di principi o riguardano in prevalenza il tema delle entrate "ordinarie" della Regione, che con il tema presente non deve essere confuso.

Per questo motivo il Disegno di legge in esame presso questa Commissione assume una importanza fondamentale.

Il contenuto dell'iniziativa legislativa costituzionale, infatti, introducendo un nuovo comma all'articolo 119 della Costituzione, afferma in modo chiaro il riconoscimento, da parte dello Stato, del grave e permanente svantaggio derivante dall'insularità; inoltre sottolinea che, per colmare tale svantaggio, lo Stato dispone le misure necessarie a garantire una effettiva parità e un reale godimento dei diritti.

La modifica in esame mette in evidenza ciò che attualmente si può evincere solo indirettamente dal vigente quinto comma dell'articolo 119 della Costituzione in vigore (che prevede risorse aggiuntive e interventi speciali "in favore di determinati Comuni, Province, Città metropolitane e Regioni"). Come è già stato evidenziato in questa autorevole sede dagli esperti di diritto costituzionale, infatti, la formulazione contenuta nella modifica in esame consente di identificare immediatamente le comunità isolane tra quelle realtà che necessitano di interventi speciali senza che sia necessario un accertamento da compiersi di volta in volta.

Sotto questo punto di vista la reintroduzione di uno specifico comma nell'articolo 119 della Costituzione che fa riferimento a misure e risorse statali aggiuntive nei confronti delle Isole, così come è formulato, assume un significato a mio avviso più pregnante anche rispetto a quello simile che era in vigore prima della modifica costituzionale del 2001 che ne aveva disposto l'abrogazione.

L'inserimento di una disposizione con questo contenuto consentirebbe di disporre di un parametro costituzionale decisamente più esplicito di quello presente nel vigente quinto comma dell'articolo 119 della Costituzione e quindi di assicurare una maggior tutela per i diritti che devono essere assicurati in modo uguale a tutti i cittadini, compresi quelli che risiedono nelle Isole.

Mi sia inoltre consentito, da rappresentante dell'organo legislativo della Regione Autonoma della Sardegna, di fare a tal proposito una ulteriore considerazione.

La reintroduzione di una apposita disposizione costituzionale con la quale si dà atto dell'obiettivo divario che sussiste tra le Regioni insulari e le altre Regioni e con la quale si prevedono risorse aggiuntive destinate a colmare gli svantaggi derivanti dall'insularità rappresenta un "anello di congiunzione" tra il testo della Costituzione e lo Statuto speciale sardo che, sotto questo aspetto, risultava "spezzato" in seguito alla riforma del 2001.

L'articolo 13 dello Statuto sardo, infatti, prevede che "Lo Stato, col concorso della Regione

dispone un piano organico per favorire la rinascita economica e sociale dell'Isola". Si può evidenziare la simmetria che intercorre tra questa disposizione e quella contenuta nel disegno di legge costituzionale. Dal punto di vista della Sardegna l'una richiama indirettamente l'altra. In questo modo il riconoscimento del principio di insularità, così come formulato nella proposta di modifica dell'articolo 119 Cost., consente di considerare ancora attuale la citata disposizione dello Statuto che, erroneamente, è da molti considerata superata in seguito alla predisposizione dei c.d. piani di rinascita realizzati nel secolo scorso e al nuovo quadro delle entrate prospettato nello Statuto medesimo.

Proprio il concetto di "rinascita economica e sociale" di cui all'articolo 13 dello Statuto sardo, invece, richiama la situazione di svantaggio nella quale l'isola già si trovava all'indomani dell'entrata in vigore della Costituzione e dello Statuto e il rimedio che l'intervento statale e regionale avrebbero dovuto assicurare.

Ciò che è affermato tra le righe della disposizione statutaria citata verrebbe confermato dalla disposizione costituzionale che si intende introdurre: lo svantaggio derivante dall'insularità e la rinascita conseguente a tale situazione di svantaggio necessitano di misure apposite, aggiuntive rispetto a quelle assicurate alla Regione dall'ordinario sistema delle entrate che lo Statuto disciplina in altra disposizione.

Le due disposizioni, lette in parallelo, confermano il concetto secondo cui le risorse aggiuntive non costituiscono un privilegio, un'opportunità concessa solo ad alcuni territori a scapito di altri. Rappresentano invece una misura necessaria per ripristinare l'uguaglianza sostanziale e per assicurare uguali punti di partenza ai cittadini isolani mediante il superamento degli svantaggi permanenti che altrimenti continuerebbero a creare un vincolo per lo sviluppo del loro territorio. Le risorse aggiuntive consentono, insomma, di trattare situazioni differenti in modo differente per garantire l'uguaglianza dei cittadini.

La nuova previsione costituzionale che si propone di inserire con il Disegno di legge in esame, dunque, rappresenta il completamento e il rafforzamento di una disposizione statutaria (anch'essa di livello costituzionale) già vigente che deve essere considerata ancora attuale proprio perché la rinascita dell'isola deve essere ancora realizzata mirando a rimuovere le vere cause che continuano a creare svantaggio.

Dalla disposizione statutaria la nuova disposizione potrebbe mutuare anche il carattere collaborativo tra lo Stato e la Regione che dalla prima si evince perché, come è stato sottolineato, le scelte con le quali si intendono superare gli svantaggi dell'insularità, se condivise con il livello di governo direttamente interessato, producono senza dubbio migliori risultati.

Ribadendo il ringraziamento per il coinvolgimento e per l'ascolto, auguro a tutti voi buon lavoro e auguro alla Sardegna e alle altre Isole d'Italia che la riforma venga approvata e che trovi la più completa attuazione possibile.

Grazie.

Michele Pais

per il riconoscimento del principio di insularità

Cagliari, 30 giugno 2020

Al Senato della Repubblica 1^a Commissione Affari costituzionali

Audizione del Presidente della Commissione speciale per il riconoscimento del principio d'insularità Michele Cossa presso la Commissione Affari costituzionali del Senato della Repubblica Martedi 30 giugno 2020, ore 14.30 ddl 865

La Commissione speciale per il riconoscimento del principio d'insularità è stata istituita il 24 settembre 2019 con un ordine del giorno approvato all'unanimità dal Consiglio regionale, tenuto conto dell'esigenza fortemente sentita all'interno della nostra Regione di vedere finalmente riconosciuta la situazione di permanente svantaggio strutturale dell'isola. Di essa fanno parte rappresentanti di tutte le forze politiche del Consiglio regionale.

Gli obiettivi della Commissione sono di operare per favorire l'approvazione della proposta di legge costituzionale di modifica dell'art. 119 della Costituzione, oggetto dell'odierna audizione, e altresì di promuovere un rapporto tra le Regioni insulari europee, a partire da quelle mediterranee, finalizzato a porre in essere strumenti di collaborazione e a una comune azione per il riconoscimento del principio di insularità nelle rispettive costituzioni nazionali e a livello europeo, accomunando le problematiche delle isole afferenti all'Unione europea, al fine di ridurre lo svantaggio strutturale sui piani economico-finanziario, logistico, infrastrutturale e culturale.

Nell'arco di un semestre di attività (sospese nel periodo di lockdown per dare priorità alle attività finalizzate ad affrontare l'emergenza sanitaria e riprese nel mese di maggio in videoconferenza) la Commissione ha tenuto diverse audizioni, nelle quali sono state meglio specificate le problematiche della condizione di insularità e, nel contempo, sono stati suggeriti diversi approcci metodologici e soluzioni rispetto alle stesse. In particolare, le audizioni hanno coinvolto gli ultimi Presidenti della Regione, i Senatori ed i Deputati sardi, esperti di diritto costituzionale e di diritto dell'Unione europea, e, da ultimo, gli eurodeputati eletti nella Circoscrizione isole.

Per la Commissione speciale è importante condividere con Lei, Presidente, e con gli Onorevoli Senatori, le proposte ed i suggerimenti avanzati nelle sedute svolte perché ritiene possano essere un valido supporto ai lavori parlamentari sul disegno di legge diretto ad introdurre un comma aggiuntivo, dopo il quinto comma dell'art. 119 della Costituzione, in cui lo Stato "riconosce il grave e permanente svantaggio naturale derivante

dall'insularità; dispone le misure necessarie a garantire un'effettiva parità e un reale godimento dei diritti individuali ed inalienabili".

Partendo dalla condizione che potremmo definire "fisiologica" di disparità nel godimento dei diritti individuali, è emerso un elemento che merita di essere sottolineato: che tale disparità si verifica con riferimento sia ai diritti di prestazione, sia alle libertà fondamentali, come la libertà di circolazione, ed è causata certo dalla distanza o dalla perifericità di un territorio ma soprattutto dalla **discontinuità territoriale**. È la discontinuità territoriale l'elemento che marca la differenza del ritardo di sviluppo delle isole rispetto ad altre regioni dell'Italia e dell'Europa, come molto bene evidenziato da una ricerca condotta dall'Università di Cagliari.¹ Elemento che è all'origine del basso indice di infrastrutturazione della Sardegna, uno dei peggiori d'Italia.

Gli svantaggi derivanti dalla discontinuità territoriale sono tipicamente connessi ai servizi erogati in rete (trasporti, energia, ferrovie e strade) in cui si assiste ad un fallimento del mercato. Nelle regioni insulari questi servizi non trovano una domanda sufficientemente ampia perché il mercato abbia interesse a soddisfarla, non essendo remunerativi. In questi settori in particolare è quindi necessario e giustificato un intervento pubblico, anche in deroga alle stringenti norme europee in materia di divieto di aiuti di Stato. Disciplinare con le stesse regole situazioni che sono profondamente diverse fra loro significa realizzare la più grave delle ingiustizie, vanificando tra l'altro il dettato dell'art. 3 della Costituzione, nonché dell'art. 174 TFUE (si veda anche il Manifesto per le isole europee, recentemente elaborato dal gruppo interregionale "regioni insulari" nell'ambito del Comitato europeo delle regioni).

In questo ragionamento non sono inclusi, ma ovviamente vanno adeguatamente sottolineati, gli oneri aggiuntivi che la situazione di insularità comporta rispetto alla terraferma: essi sono stati quantificati per la Sardegna in una ricerca del CRENOS² tra un miliardo e un miliardo e cento milioni l'anno, solo considerando il trasporto delle persone e delle merci e le maggiori spese energetiche (derivanti essenzialmente dal fatto che la Sardegna è l'unica regione italiana ad essere priva del metano).

Ecco perché il fattore "discontinuità territoriale" deve a nostro avviso indurre il legislatore nazionale ed europeo ad avere per le isole una considerazione differente rispetto alle Regioni della terraferma, che pure presentano ritardi di sviluppo, e quindi ad intervenire in maniera mirata sullo specifico svantaggio con misure proporzionate alla sua soluzione. Ho accennato che differenti sono gli approcci metodologici nell'affrontare il problema. Sicuramente, un'azione di riequilibrio, da una parte, presuppone la destinazione di risorse specifiche, mirate a correggere gli svantaggi della discontinuità. In proposito si potrebbe eccepire che l'art. 119, in particolare al terzo ed al quinto comma, contempla già questa possibilità, imponendo allo Stato di intervenire. Tuttavia, la mancanza di una completa disciplina attuativa in tal senso ha generato diversi conflitti tra lo Stato e la nostra Regione. La stessa Corte costituzionale, da ultimo nella sentenza n. 6/2019, ha imposto allo Stato una maggiore attenzione nella definizione dei rapporti finanziari con la Sardegna anche in considerazione del ritardo nello sviluppo economico dovuto all'insularità. Quello che però vogliamo sottolineare, soprattutto in questa autorevolissima sede, è che il superamento degli svantaggi insulari richiede anche un approccio giuridico, di elaborazione di

¹ Cocco, L., <u>Deidda, M.</u>, Marchesi, M. e Pigliaru, F. (2019) Insularità ed economie di densità: analisi dell'efficienza di una rete logistica utilizzando un approccio basato sulla simulazione econometrica. <u>Studi regionali</u>, 53 (6), pagg. 900-911. (doi:10.1080/00343404.2018.1490500)

² https://crenos.unica.it/crenosterritorio/pubblicazioni/economia-della-sardegna-22%C2%B0-rapporto-sulleconomia-della-sardegna; cfr. anche i successivi rapporti del CRENOS sull'economia della Sardegna.

un sistema di regole specifico per le regioni insulari, finalizzato non certo all'attribuzione ai cittadini insulari di condizioni di privilegio rispetto agli altri, ma alla creazione dei presupposti per una equiparazione nel godimento di quei diritti, così fortemente penalizzato dalla discontinuità territoriale.

La proposta di revisione costituzionale di cui parliamo pone **questo** tema. Su di esso si sono realizzate la convergenza di tutte le forze politiche della Sardegna e una mobilitazione che ha visto oltre 200mila sottoscrizioni (rammento che gli elettori sardi sono circa 900mila), eventi che raramente si sono visti in tutti i settant'anni di autonomia della nostra Regione. Basterebbe questo per dimostrare in modo plastico come il popolo sardo sia sensibile e viva in modo drammatico questa sperequazione nelle opportunità.



IBL Briefing Paper

Il costo dell'insularità

Il caso della Sardegna

Di Carlo Amenta, Carlo Stagnaro e Luca Vitale

I. Introduzione

L'insularità è una condizione geografica che ha un impatto su diversi aspetti della vita degli individui. Da un punto di vista economico l'insularità rappresenta intuitivamente un potenziale freno allo sviluppo rendendo più difficoltose le possibilità di collegamento e di scambio con i territori limitrofi. In Italia Sardegna e Sicilia rappresentano due realtà insulari con caratteristiche differenti e possono essere casi di studio interessanti per capire l'impatto dell'insularità sullo sviluppo economico. Obiettivo di questo studio è determinare se, e in quale misura, l'insularità incida sulla capacità dell'economia sarda di creare ricchezza e garantire ai cittadini residenti una crescita economica sostenibile e inclusiva.

La condizione insulare comporta sia vantaggi sia svantaggi. Da un lato, la distanza dai mercati di riferimento e, potenzialmente, la scarsa accessibilità implicano un maggiore costo degli input produttivi e una maggiore difficoltà nella circolazione di persone, merci e – in parte – servizi. Di conseguenza, è necessario chiedersi se, in assenza di interventi compensativi, essa non rappresenti un ostacolo alla piena realizzazione delle quattro libertà europee (la libera circolazione degli individui, dei beni, dei capitali e dei servizi). D'altro canto, il relativo isolamento consente anche una più efficace tutela degli ecosistemi e delle specificità ambientali e culturali, e ciò – oltre a rappresentare un bene in sé – può a sua volta contribuire allo sviluppo di specifici settori dell'economia, quale quello turistico. Il rafforzamento e la valorizzazione delle identità culturali, storiche e ambientali, infatti, può essere un importante strumento per fare politica di *brand* e perseguire il duplice scopo di attrarre capitali e persone (nel turismo ma non solo) e anche di promuovere le produzioni locali sui mercati esterni.

La letteratura economica si è occupata in modo frammentario, e con alterni risultati, degli effetti dell'insularità sull'andamento dell'economia. Il tema è, tuttavia, di primaria importanza sotto almeno due profili. In primo luogo, sia a livello nazionale, sia europeo le politiche di coesione hanno posto la convergenza territoriale come uno degli obiettivi cruciali da perseguire, ma per raggiungere il risultato è anzitutto necessario comprendere le ragioni per cui talune aree appaiono sistematicamente svantaggiate. E' possibile – o, almeno, questa è una delle nostre ipotesi di lavoro – che l'insularità richieda strumenti di *policy* specifici, e quindi la convergenza delle aree insulari debba essere perseguita seguendo una strategia di breve e lungo termine diversa rispetto ad altre zone. Secondariamente, lo sviluppo

Rapporto realizzato per il Comitato per l'Insularità su iniziativa dei Riformatori Sardi.

KEY FINDINGS

- L'insularità implica una condizione di distanza dai mercati di riferimento, piccola dimensione e vulnerabilità;
- L'insularità è associata ad alcuni benefici (la conservazione delle specificità culturali e ambientali) ma può imporre costi significativi a causa delle maggiori difficoltà nella circolazione di merci e persone;
- In questo studio abbiamo valutato quanto pesi la condizione insulare sulle prospettive di sviluppo della Sardegna: attraverso un semplice esercizio econometrico, abbiamo stimato che essa equivalga a una "tassa" pari a circa 5.700 euro pro capite;
- Le politiche di coesione dovrebbero tenerne conto ed essere indirizzate alle cause del problema, per promuovere la crescita della Sardegna;
- Questo richiede non solo un miglioramento delle infrastrutture, ma anche e soprattutto maggiori investimenti in capitale umano e nella qualità dell'azione amministrativa;
- La Sardegna potrebbe lanciare politiche innovative legate non solo alla fiscalità, ma anche alla creazione di zone a zero (o basso) livello di regolamentazione dell'economia.

Carlo Amenta è Fellow dell'Istituto Bruno Leoni. Carlo Stagnaro è Senior Fellow di IBL. Luca Vitale è intern presso IBL e studente di Economia all'Università Bocconi e a Science Po. sostenibile è ormai entrato come parte integrante e, anzi, prioritaria tra gli obiettivi europei e nazionali. Le *policy* per la crescita, pertanto, devono prestare particolare attenzione alla valorizzazione degli *asset* ambientali e cercare di coniugare la protezione dell'ambiente con la crescita economica. Le isole sono spesso ricche di ecosistemi fragili e unici, che possono essere volano di crescita ma che richiedono anche attenzione e protezione.

In molti casi – e certamente in quello italiano – le isole presentano livelli di reddito pro capite significativamente inferiore alla media nazionale. Quella del Sud Sardegna è la provincia più povera d'Italia, con un valore aggiunto per abitante nel 2018 pari ad appena 12.900 euro, all'incirca la metà della media nazionale (25.700 euro). La provincia sarda più dinamica, Cagliari, si colloca al quarantatreesimo posto e rimane al di sotto della media (25.500 euro). Individuare eventuali ostacoli allo sviluppo che siano specifici della Sardegna risponde quindi non solo all'obiettivo politico di favorire la convergenza territoriale, ma anche a quello più generale di garantire a tutti i cittadini italiani un certo tenore della vita e una adeguata fruibilità dei servizi pubblici.

Questo studio è strutturato come segue. La sezione 2, dopo l'Introduzione, offre una sintetica rappresentazione dell'economia e della società sarde, nel contesto italiano in generale, e del Mezzogiorno in particolare. Oltre ai dati sul Pil e il valore aggiunto per abitante – che sono stati già brevemente accennati – verranno offerti alcuni elementi per meglio comprendere la composizione dell'economia sarda. La sezione successiva riprende invece la letteratura economica sui temi dell'insularità, sia dal punto di vista dell'approccio teorico, sia da quello dei risultati delle indagini empiriche, con particolare riferimento ai lavori che hanno guardato specificamente alle peculiarità della Sardegna. La quarta sezione affronta un tema collaterale: la convergenza territoriale è dal tempo al centro delle politiche nazionali ed europee, ma i risultati sono stati – spesso – deludenti. E', pertanto, cruciale trarre un insegnamento dal passato per avere dei punti di riferimento al fine di disegnare politiche di coesione che siano realmente efficaci, specie di fronte a un divario che ha ragioni non solo economiche e sociali ma anche geografiche e morfologiche. Una delle domande principali a cui le politiche di coesione devono rispondere è: sulla base di cosa intervenire? Quali obiettivi perseguire? Una parte della risposta può venire dall'esercizio empirico che conduciamo nella quinta sezione dell'articolo. In questa sede guardiamo alle differenze nel prodotto interno lordo (Pil) pro capite nelle regioni italiane, cercando di capire in quale misura esse possono essere spiegate dall'insularità in generale e, più specificamente, nel caso della Sardegna. A tal fine, indaghiamo anche altre potenziali spiegazioni, alcune delle quali – per esempio la dotazione infrastrutturale – possono a loro volta essere legate alla condizione insulare. La sesta sezione cerca di trarre alcune indicazioni di policy dalle riflessioni precedenti e dai risultati dell'analisi empirica, mentre la settima riassume e conclude.

2. La Sardegna nel contesto delle economie regionali italiane¹

La Sardegna è una regione caratterizzata da un livello del Pil pro capite relativamente basso: nel 2018, era pari a circa 21 mila euro, un poco al di sopra del Mezzogiorno (pari a circa 19 mila euro) ma nettamente al di sotto della media nazionale (29 mila euro).

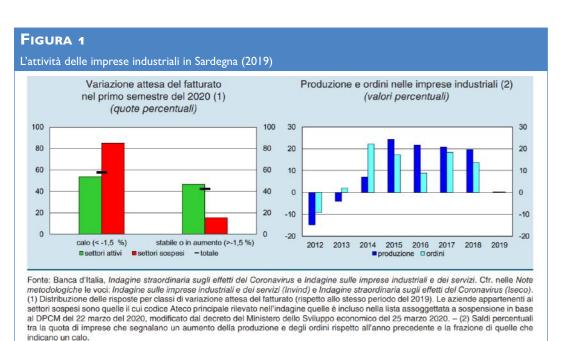
L'economia dell'isola, parallelamente a quella nazionale, nel corso del 2019 ha subito un deciso rallentamento, con una crescita nell'ultimo trimestre dell'anno pari ad appena lo 0,2

I dati contenuti in questa sezione, salvo quando diversamente specificato, provengono da Banca d'Italia (2020).

per cento. Per l'anno in corso si prevede una significativa contrazione dell'attività economica, stimata attorno al 10 per cento, in linea col dato nazionale. La sospensione delle attività non essenziali dovuta all'epidemia di Covid-19 ha coinvolto – secondo le stime preliminari della Banca d'Italia – circa un terzo del valore aggiunto manifatturiero e oltre il 20 per cento nei servizi. Complessivamente il problema ha interessato oltre un quarto degli occupati. Inoltre, poiché il settore turistico ha un'incidenza maggiore rispetto alla media, la Sardegna rischia di essere una delle regioni maggiormente colpite dalle conseguenze economiche di medio-lungo termine della pandemia (Barbieri et al. 2020).

Anche la composizione dell'economia sarda aiuta a comprenderne la condizione generale e le effettive prospettive di sviluppo: nel 2018, l'agricoltura aveva un'incidenza pari al 4,3 per cento del valore aggiunto totale, l'industria per il 13,9 per cento (di cui 9,5 per cento industria in senso stretto, 4,4 per cento costruzioni), i servizi per l'81,7 per cento. All'interno dell'industria, la sola trasformazione dei prodotti petroliferi corrisponde a poco più dell'1 per cento dell'intero valore aggiunto regionale. Rispetto alla media nazionale, dunque, si osserva un'economia dove hanno maggior peso l'agricoltura e i servizi, mentre l'industria in senso stretto ha un'importanza assai meno pronunciata (a livello nazionale, infatti, essa produce circa il 19 per cento del valore aggiunto).

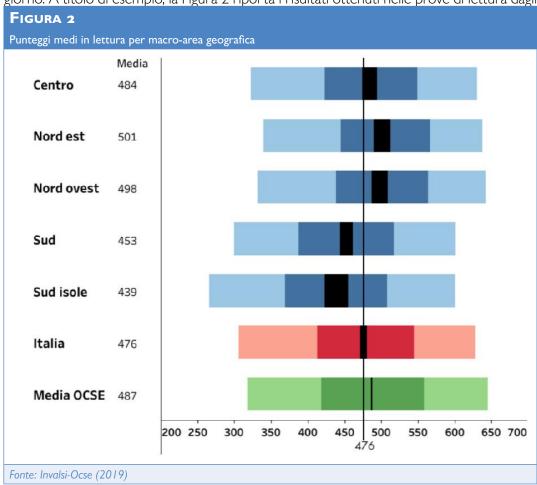
Le ragioni storiche e sociali di questa divaricazione sono molteplici, ma appare intuitivo sottolineare che l'insularità può rappresentare una variabile esplicativa di rilievo: da un lato, la più piccola dimensione fisica del mercato vincola la Sardegna a un minor grado di specializzazione produttiva, in quanto è meno agevole scambiare prodotti con altri territori confinanti. Dall'altro lato, i maggiori costi della logistica e dei trasporti, oltre alle difficoltà nei trasferimenti interni dovuti alla complessa morfologia e alla scarsa infrastrutturazione dell'isola, diminuiscono i benefici dello scambio. Questo fenomeno è particolarmente rilevante per i prodotti a basso valore aggiunto, sui quali incidono maggiormente i costi di trasporto, con la conseguenza che la regione ha una sorta di incentivo implicito ad auto-produrre almeno parte di questi beni, a scapito di una specializzazione maggiormente orientata verso segmenti a più alto valore aggiunto o nei quali le risorse e competenze locali possono



generare un vantaggio competitivo.

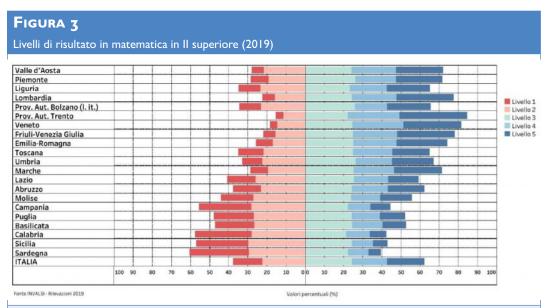
Le debolezze fisiologiche delle imprese sarde sono state ulteriormente acuite dalle misure restrittive adottate per contenere la diffusione del coronavirus. Infatti, le imprese hanno fatto largo uso degli strumenti messi a disposizione per ridurre il costo del lavoro – con particolare riferimento alla cassa integrazione e alla riduzione del numero di dipendenti e/o dell'orario di lavoro. Tuttavia, la situazione dell'economia si presentava già stagnante nel 2019, come emerge dai risultati dell'indagine condotta dalla Banca d'Italia sulle imprese industriali e dei servizi (Invind). Nel 2019, sono peggiorati sia il saldo tra le imprese che segnalavano un miglioramento del fatturato nel corso dell'anno e quelle che invece ne denunciavano una riduzione, sia l'indicatore relativo alle aspettative di espansione del giro d'affari (Figura I alla pagina precedente).

A questa fotografia della composizione dell'economia sarda, va aggiunto un ulteriore tassello che, come vedremo, è contemporaneamente causa e conseguenza dello scarso dinamismo economico: gli investimenti in capitale umano. E' infatti evidente che la *performance* del sistema scolastico nelle Isole si colloca al di sotto sia della media nazionale, sia del Mezzogiorno. A titolo di esempio, la Figura 2 riporta i risultati ottenuti nelle prove di lettura dagli



studenti di età pari a 15 anni, divisi per macroregione.

Il risultato delle Prove Invalsi per regione conferma questa situazione e, anzi, mostra come la Sardegna sia una delle regioni più critiche dal punto di vista dell'efficacia del sistema educativo nel fornire agli studenti le competenze richieste (per esempio, la Figura 3 si riferisce ai risultati in Matematica in seconda superiore).



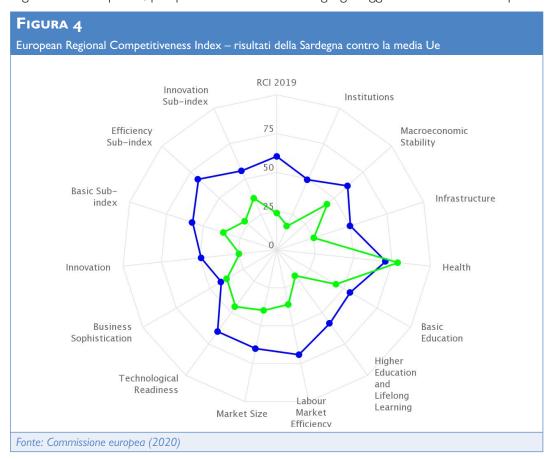
Fonte: Invalsi (2019)

Appare quindi evidente come la Sardegna sia una regione distante, sotto troppi profili, dalla media nazionale. In particolare, in questo paragrafo abbiamo evidenziato due elementi cruciali per comprenderne la condizione attuale e avanzare ipotesi sugli sviluppi futuri: il Pil o il valore aggiunto pro capite (che abbiamo messo in relazione con la composizione dell'economia) e la performance del sistema educativo (che possiamo considerare come una proxy del capitale umano). Un terzo fattore – che appare contemporaneamente causa e conseguenza del basso Pil pro capite – è la dotazione infrastrutturale, che in Sardegna appare bassa sia nel confronto con la media nazionale, sia rispetto alle altre regioni del Mezzogiorno (Svimez 2019). Unica eccezione, sotto questo profilo, è la portualità sarda, che offre un rilevante contributo non solo all'occupazione diretta e indiretta (i porti generano all'incirca il 3 per cento dell'occupazione totale a livello regionale, e l'8 per cento nei comuni che li ospitano) ma anche all'economia, consentendo gli scambi turistici, industriali e commerciali (Acciaro 2008).

Nel complesso, quindi, non è sorprendente scoprire che la Sardegna si trova al di sotto della media europea (e italiana) in quasi tutti gli indicatori adottati dalla Commissione Ue per esprimere la competitività delle regioni europee (Figura 3).² Infatti, la regione si colloca al duecentotrentaquattresimo posto su 268 regioni europee, con valutazioni estremamente negative su alcune dimensioni cruciali: le infrastrutture, il capitale umano, l'innovazione e in generale la qualità dell'azione amministrativa (Annoni e Dijkstra 2019). Del tutto simili sono le risultanze dell'ultima edizione del rapporto Doing Business per l'Italia, che ha valutato l'ambiente economico in tredici città italiane, tra cui Cagliari.³ Assumendo che il capoluogo sia rappresentativo dell'intera regione, nella maggior parte delle dimensioni l'esito non è incoraggiante. Infatti, alla città viene assegnata la nona posizione per quanto riguarda l'avvio di nuove imprese, l'ottava per l'allaccio delle utenze energetiche, undicesima per le transazioni immobiliari e ottava per la risoluzione delle controversie commerciali (WB 2019).

- 2 Per i dati si veda qui: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/maps/regional_competitiveness/
- 3 Ancona, Bari, Bologna, Cagliari, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Padova, Palermo, Reggio Calabria, Roma, Torino.

In questo lavoro ci poniamo pertanto una domanda: in quale misura la distanza dell'economia sarda da quella nazionale dipende dalla barriera fisica, e quanto invece è attribuibile a ragioni di altro tipo? O, per porre la domanda in un gergo leggermente differente: quanta



parte della distanza (di reddito e di opportunità) che separa la Sardegna dal resto dell'Italia dipende da motivazioni esogene, e quanta invece va ricondotta a spiegazioni endogene?

3. La letteratura sull'insularità

Per rispondere alle domande con cui abbiamo concluso il paragrafo precedente, bisogna anzitutto prendere atto del fatto che la Sardegna si trova in una situazione del tutto peculiare: la sua modesta dimensione morfologica, economica e fisica si accompagna a una significativa distanza rispetto al mercato nazionale. Che questa condizione meriti una attenzione speciale emerge, dal resto, sotto almeno due prospettive differenti.

Anzitutto, la peculiarità della Sardegna trova pieno riconoscimento nella Costituzione che, all'attuale articolo 116, riconosce "forme e condizioni particolari di autonomia". Questa disposizione è stata presente fin da subito nella Carta, e ha trovato immediata traduzione nella legge costituzionale 26 febbraio 1948, n.3. Ciò conferma come, in qualche modo, la consapevolezza della specialità della condizione sarda fosse ben presente già all'epoca. I successivi interventi, ancorché non sempre efficaci nel trovare un angolo adeguato ad affrontare la questione, confermano che, nei decenni, si è più volte cercata una chiave di intervento. A differenza di altre regioni italiane, che pure sono state destinatarie di provvedimenti di autonomia, la vicenda sarda rappresenta tuttavia un *unicum* – e offre talune somiglianze solo col caso siciliano – in quanto l'autonomia non deriva, solo o primariamente, da una

specificità socio-culturale (pure esistente), ma trova giustificazione proprio nell'insularità.

Anche a livello europeo, la specificità delle isole viene riconosciuta e tutelata. Il Trattato sul funzionamento dell'Unione europea cita più volte l'insularità come una barriera che l'azione politica in generale, e di politica economica in particolare, dell'Unione e degli Stati membri dovrebbe sforzarsi di superare.4 In particolare, l'articolo 349 TFUE riprende il concetto di "regioni ultra periferiche" dal precedente Trattato di Amsterdam (1997), con l'obiettivo di garantire speciale protezione ad alcune enclave territoriali che presentano chiare e ovvie differenze rispetto alle altre regioni europee (Guadalupa, la Guyana francese, la Martinica, Réunion, Saint Barthélemy, Saint Martin, le Azzorre, Madera e le Canarie). Tali regioni sono destinatarie di misure ad hoc in forza di taluni fattori chiaramente identificati: "[la] grande distanza, l'insularità, la superficie ridotta, la topografia e il clima difficili, la dipendenza economica da alcuni prodotti". Tali fattori, prosegue il Trattato, "recano grave danno al loro sviluppo". Ora, è evidente che la Sardegna non ricade all'interno di una definizione così estrema di ultra-perifericità. Eppure, è altrettanto evidente che essa condivide alcune di queste caratteristiche. Inoltre, tra le regioni insulari italiane ed europee, è certamente tra le più vaste e popolose. La Sardegna ha stretto un accordo con altre regioni che ne condividono le caratteristiche – la Corsica e le Baleari – per chiedere il riconoscimento, a livello nazionale ed europeo, della propria condizione e individuare adeguati strumenti di sostegno allo sviluppo.⁵ Per tutti questi motivi, ancora una volta, è razionale chiedersi quanto il suo destino economico e sociale sia segnato dall'insularità.

La letteratura economica si è occupata di questi temi in modo frammentario. Tuttavia, diversi studi hanno cercato di interrogarsi su quali potessero essere gli effetti dell'insularità sulla "ricchezza delle nazioni". Tale interrogativo va inteso in modo diverso in funzione delle dimensioni di un'isola, della sua demografia e della distanza dai mercati con cui è maggiormente integrata. Nello svolgere le considerazioni che seguono, siamo debitori a un ampio rapporto sviluppato dal Crenos (Deidda 2014, 2016).

Prima di entrare nel merito delle intuizioni teoriche e dei risultati empirici, occorre anzitutto capire cosa faccia di un'isola un'isola, dal punto di vista economico. E' possibile enunciare tre caratteristiche che devono presentarsi congiuntamente: i) piccola dimensione; ii) lontananza; iii) vulnerabilità.

La piccola dimensione – fisica e del mercato – influisce sulle potenzialità di sviluppo di una regione insulare causandone una maggiore autoreferenzialità economica e, al tempo stesso, limitando la possibilità di fare un uso efficiente dei fattori della produzione e determinando così una condizione di strutturale sotto utilizzo. Questo ha a che fare anche con l'impiego del capitale pubblico: un mercato di ridotte dimensioni implica una bassa domanda, e quindi una minore capacità di garantire adeguata redditività agli investimenti privati e saturazione di quelli pubblici (per esempio, le infrastrutture di trasporto). La lontananza equivale a un maggiore costo delle transazioni con soggetti che siano localizzati al di fuori dell'isola: maggiori sono i costi di trasporto (non solo in termini monetari ma anche di tempo e flessibilità organizzativa), più il mercato insulare tenderà a richiudersi in sé stesso, perdendo parte delle opportunità di specializzazione che derivano invece dall'integrazione tra mercati più vicini. Ciò si tradurrà in un maggiore costo unitario sia dei beni prodotti in *loco*, sia di quelli importati. Ovviamente, questo problema può essere meno rilevante nel caso dei servizi

⁴ Si vedano, per esempio, gli artt. 170(2), 174 e 349 TFUE.

^{5 &}lt;u>https://www.regione.sardegna.it/j/v/2568?s=387170&v=2&c=6578&t=1</u>

digitali, almeno nella misura in cui la regione insulare sia adeguatamente infrastrutturata. Infine, la vulnerabilità si riferisce alla probabilità che un'economia subisca danni dovuti a shock esogeni, per esempio economici o naturali.

Queste tre caratteristiche si amplificano a vicenda: gli effetti della piccola dimensione sono tanto più significativi quanto più l'isola è vulnerabile e lontana dai mercati di riferimento, la distanza è più problematica per isole più vulnerabili e di piccole dimensioni, e la vulnerabilità va presa tanto più sul serio per isole piccole e lontane. Se anche una sola di queste condizioni tende a ridursi, buona parte degli svantaggi legati all'insularità si ridimensionano: questa è la ragione, tra l'altro, per cui il ragionamento che condurremo qui di seguito appare molto meno cogente se riferito a isole molto popolose (come la Gran Bretagna) o molto vicine alla terraferma (come l'Isola d'Elba), che pure – sotto taluni aspetti – risentono ovviamente delle limitazioni dell'insularità. Al tempo stesso, l'insularità porta con sé potenziali vantaggi, quali la migliore conservazione degli ecosistemi e la coesione sociale.

Queste intuizioni sono sistematicamente confermate dalla letteratura sulle conseguenze economiche dell'insularità, che è stata ricostruita nel dettaglio da Deidda (2014, 2016). Ci sono alcuni risultati che meritano di essere messi in evidenza, perché possono contribuire – una volta accertate le ragioni del gap tra il reddito pro capite in Sardegna e altrove – a disegnare politiche in grado di coniugare efficienza, efficacia ed equità. In primo luogo, come abbiamo già accennato, l'insularità tende a determinare un uso inefficiente dei fattori della produzione, a causa della ridotta dimensione del mercato interno (Dimou 2006). Ciò dipende anche da un'offerta di lavoro insufficiente e/o inadeguata (Armstrong et al. 2006), da scarsi investimenti in ricerca e sviluppo (Briguglio 1995), e dall'impossibilità di sfruttare economie di densità (Cocco et al. 2019). In realtà, ciò che emerge come condizione determinante per lo sviluppo delle isole è la loro accessibilità dall'esterno e la qualità dei collegamenti interni.

La condizione insulare, peraltro, è spesso associata con un più basso Pil pro capite anche al di là della sua distanza (anche culturale) dai mercati di riferimento (Del Gatto e Mastinu 2015; UIB 2014). La dimensione del mercato interno continua ad apparire come il principale driver di questo fenomeno, attraverso una pluralità di canali. Per esempio, è stato mostrato che la dimensione media degli esercizi commerciali è inferiore a quella nazionale (peraltro già ridotta nel confronto internazionale) (Del Gatto e Mastinu 2018). Ciò comporta la perdita di economie di scala e una minore capacità di investimento e, quindi, di tenere il passo dello sviluppo tecnologico.

Un aspetto particolarmente rilevante per valutare i costi dell'insularità è legato all'economia del turismo. Infatti, le isole presentano generalmente un miglior stato di conservazioni degli ecosistemi e, spesso, anche peculiarità storico-culturali meritevoli di interesse e tutela. Diversi lavori empirici si sono focalizzati su questo tema. Un primo risultato, solo apparentemente scontato, è che la scelta delle destinazioni turistiche dipende significativamente dall'andamento del reddito disponibile dei turisti e la qualità delle strutture turistiche nelle piccole isole (Stauvermann e Kumar 2016). Ne segue che gli investimenti nella ricettività e nella qualità infrastrutturale delle isole hanno importanti ricadute sulla loro attrattività come mete turistiche. Inoltre, l'economia turistica presenta sia vantaggi sia svantaggi: tra i primi va citato il fatto che essa può contribuire al ripopolamento demografico e, se ben governata, alla conservazione dei siti naturalistici; tra i secondi, il rischio che vi sia una crescita delle disuguaglianze tra le aree turistiche, e quindi maggiormente in grado di attrarre attività economiche e consumi, e quelle meno versate in tale settore (Taylor et al. 2003). Resta poi sempre attuale il tema delle possibili esternalità negative sulle comunità locali

dello sviluppo turistico, anche alla luce del coinvolgimento del soggetto pubblico nel settore in ragione del diverso momento del ciclo di vita di una destinazione turistica (Kubickova e Li 2017).

4. Le politiche di coesione: cosa ha funzionato e cosa no (e perché)

La letteratura sui vantaggi e gli svantaggi dell'insularità si intreccia con quella relativa alle politiche di coesione. A livello nazionale ed europeo, infatti, sono stati messi in campo diversi strumenti per promuovere la convergenza tra le regioni, accelerando lo sviluppo di quelle che avevano un Pil pro capite particolarmente lontano dalla media. E' ovvio che le regioni insulari rappresentano, sotto tale prospettiva, un sottoinsieme del più ampio gruppo delle aree depresse. Interrogarsi dunque sulle lezioni che possiamo dedurre dall'esperienza assolve a una duplice funzione: da un lato comprendere quali politiche abbiano maggiori probabilità di successo e perché, dall'altro – alla luce degli esercizi di valutazione che sono stati condotti – quale curvatura esse dovrebbero assumere per affrontare i problemi specifici posti dall'insularità e, in particolare, dalle tre condizioni caratteristiche che abbiamo definito come distanza, dimensione e vulnerabilità.

Una rassegna esaustiva delle evidenze riguardo i programmi di coesione e sviluppo adottati in Italia e nel resto d'Europa nel corso degli ultimi decenni si trova in Accetturo e De Blasio (2019), per cui non è il caso di ripetere lo sforzo in questa sede. Ci limitiamo pertanto a riportare la sintesi degli autori: "è scarsa, molto scarsa, l'evidenza empirica relativa agli effetti positivi degli aiuti al Sud. E non è detto che quando gli aiuti non abbiano gli effetti positivi sperati la storia finisca lì. Alcuni studi suggeriscono che possano materializzarsi addirittura effetti spiacevoli, aggravando le condizioni socio-economiche dei territori di destinazione. Le analisi assegnano un ruolo importante alla qualità istituzionale locale. Sebbene non nella totalità dei casi, la qualità istituzionale può servire da discriminante per selezionare i territori in cui gli aiuti vengono messi a frutto dagli altri in cui vengono invece sprecati. Ne discende che per i territori con un inadeguato assetto istituzionale la priorità non è quella dei finanziamenti ma quella della cooperazione tecnica, oppure della riforma dei meccanismi politici locali. È probabile che le difficoltà delle politiche per lo sviluppo locale, più accentuate nel nostro Paese rispetto agli altri che pure le attuano, dipendano da altre caratteristiche dell'intervento dello Stato nell'economia, che rendono poco efficaci alcuni meccanismi di riequilibrio automatico insiti in un'economia di mercato" (p.91).

Da queste considerazioni si possono dedurre indicazioni preziose riguardo al modo in cui perseguire una politica di riallineamento territoriale, con particolare riferimento alla specifica condizione della Sardegna. D'altronde, l'isola stessa è stata nel passato destinataria di aiuti in varie forme, che però si sono rivelati spesso inefficaci, e talvolta addirittura dannosi, nel senso che hanno impedito un'allocazione efficiente delle risorse e indirizzato l'economia locale verso strade che si sono poi rivelate vicoli ciechi. Un caso scuola è quello delle politiche di industrializzazione della Sardegna, che hanno avuto scarsi risultati anche in forza di un disegno sistematicamente calato dall'esterno (Hospers 2003). Crescenzi et al. (2016) hanno valutato il programma "Master and Back", attraverso cui la regione finanziava borse di studio per frequentare corsi di dottorato nelle migliori università europee. L'obiettivo del programma era assolutamente importante: superare i vincoli nell'offerta formativa della regione e sostenere gli studenti nel loro percorso di studio, al fine di migliorare l'investimento in capitale umano e, quindi, superare una delle barriere che abbiamo visto. Gli esiti sono stati però ambigui: se da un lato si trattava di un'iniziativa lodevole, essa presentava però il rischio di cadere vittima di quella che gli economisti chiamano auto-selezione. Ossia,

in altre parole, di finanziare giovani che sarebbero comunque andati altrove a perfezionarsi, perseguendo così una funzione redistributiva (trasferire risorse) ma una limitata incentivazione effettiva (cioè l'aumento del capitale umano complessivo all'interno della popolazione regionale). Inoltre, il programma si è rivelato carente nel suo obiettivo ultimo, cioè quello di favorire un rientro del capitale umano che era stato formato (il "back").

Al contrario, Hospers (2003) mostra che si sono rivelati più promettenti gli sforzi di promozione dell'economia turistica, che invece – forse non a caso – sono generalmente emersi dal basso. Questo risultato è coerente anche con l'esito positivo delle valutazioni che sono state date per le politiche a favore dell'imprenditorialità in Sardegna, con particolare riferimento agli incentivi per la creazione di nuove imprese che, nei fatti, consentono di controbilanciare buona parte degli extracosti connessi all'avvio di un'attività imprenditoriale in Italia e, a maggior ragione, nelle isole rispetto ad altri paesi europei (Zedda 2015). In merito al turismo, vale la pena ricordare i risultati ottenuti da Biagi et al. (2017) sull'uso delle imposte di soggiorno (che proprio in Sardegna hanno trovato applicazioni pionieristiche): le autrici trovano che l'imposizione di tali tasse hanno scarso effetto sul turismo internazionale, ma tendono a ridurre i flussi nazionali. Tale studio è particolarmente rilevante in quanto riprende ed espande gli esiti di un paper precedente (Biagi e Pulina 2007), relativo proprio all'esperienza del comune di Villasimius (CA), uno dei primi in assoluto a introdurre un'imposta di soggiorno: mettendo su un piatto della bilancia il potenziale impatto sui flussi turistici, e sull'altro il maggior gettito che i comuni possono utilizzare per migliorare la qualità dell'offerta turistica, si osserva che un uso attento di questo strumento può effettivamente contribuire a internalizzare i costi esterni connessi ai flussi turistici senza determinare riduzioni eccessive negli accessi.

Quali implicazioni trarne? Vale la pena tornare alle riflessioni di Accetturo e De Blasio (2019). Sono due, soprattutto, gli elementi cruciali di cui tenere conto. In primo luogo, le politiche dovrebbero cercare di agire sulle *cause*, non sui *sintomi*, dei problemi: per questo è necessario anzitutto capire le prime. Per esempio, se effettivamente emergerà che l'insularità implica un costo in termini di mancato sviluppo, occorrerà interrogarsi su quali siano le motivazioni di ciò e quale peso rivestano, e intervenire con l'obiettivo di rimuovere questi ostacoli alla crescita. Il duplice rischio che si corre, infatti, è quello di agire con dei palliativi, oppure di introdurre delle forme di sollievo momentaneo destinato a svanire con l'esaurimento dei fondi o a non lasciare alcun effetto duraturo.

Secondariamente, le politiche vanno disegnate in modo tale da poter essere correttamente monitorate e valutate, allo scopo di correggere gli errori e aggiustarne le caratteristiche in funzione dei risultati e, anche, dei potenziali cambiamenti esogeni che possono determinare miglioramenti o peggioramenti (per esempio di natura tecnologica). Per esempio, nell'affrontare il tema delle infrastrutture energetiche in Sardegna, occorre tenere conto che le tecnologie per la produzione, il trasporto e il consumo di energia nelle sue varie forme sono oggi molto diverse rispetto a venti anni fa, e quindi investimenti o obiettivi che allora potevano apparire razionali oggi non lo sono più, o vanno comunque adeguati.

Dall'esperienza passata – internazionale, italiana e della stessa Sardegna – si possono inoltre trarre tre lezioni che risulteranno cruciali nell'individuazione degli strumenti concreti per affrontare e alleviare il gap dell'insularità:

• Le politiche si sono rivelate più efficaci quando hanno avuto una direzione tecnica anziché politica: è il caso della prima fase della Cassa del Mezzogiorno, quando la spesa era diretta a superare ostacoli precisi e chiaramente identificati anziché ad alimentare

iniziative clientelari o finalizzate al consenso;

- Le politiche devono contenere una componente di assistenza tecnica volta a migliorare la qualità delle istituzioni: l'efficienza del settore pubblico è una determinante essenziale della crescita (Milio 2007), specialmente in presenza di rilevanti flussi di spesa che possono addirittura finire catturati dalla criminalità organizzata (De Angelis et al. 2018);
- Vanno valorizzate al massimo le conoscenze specifiche di tempo e luogo che sono disperse sul territorio: come mostra, proprio nel caso della Sardegna, lo scarso successo delle politiche top down di industrializzazione, contro la migliore efficacia delle politiche bottom up di promozione del settore turistico di cui abbiamo parlato, è cruciale responsabilizzare le classi dirigenti locali, fermo restando lo sforzo di migliorare l'efficacia della pubblica amministrazione.

In sintesi, se è chiaro dalla letteratura che la condizione insulare rappresenta un vincolo allo sviluppo (pur portando con sé anche opportunità), non è affatto ovvio quali siano le strade migliori per migliorare la situazione. Il primo passo per farlo, allora, è capire attraverso quali canali l'insularità incida sulle prospettive di sviluppo della Sardegna e in che misura.

5. Un esercizio empirico: i costi dell'insularità

Per quantificare il costo dell'insularità della Sardegna abbiamo sviluppato un semplice modello econometrico, basato sulla letteratura dello sviluppo e modificando e adeguando per tenere conto delle specificità delle regioni italiane oltre che della disponibilità dei dati.

Abbiamo lavorato su un panel di dati che considera le regioni italiane per gli anni dal 2000 al 2018:

```
\begin{split} \textit{GDP\_pc}_{it} = & \  \  \, \beta_0 + \beta_1 \textit{Dist\_continente} + \  \  \, \beta_2 \textit{Tasso\_intatt}_{it} + \beta_3 \textit{Risparmio\_GDP}_{it} \\ & + \beta_4 \textit{Autostrade\_sup}_{it} + \beta_5 \textit{Ferrovie\_sup}_{it} + \beta_6 \textit{SpesaPubblica\_GDP}_{it} \\ & + \beta_7 \textit{Analf}_i + \beta_8 \textit{N\_aeroportiENAC}_{it} + \beta_9 \textit{Interscambio}_{it} + \beta_{10} \textit{Sup} \\ & + \varepsilon_{it} \end{split}
```

Dove:

- GDPpc è il PIL pro capite annuo della regione presa in considerazione. I dati provengono dai dataset Eurostat con scomposizione NUTS2;
- Dist_continente è una variabile pari alla distanza rispetto al continente. La variabile assume quindi valori positivi solo per le due isole. Per ragioni che spiegheremo meglio di seguito abbiamo effettuato quattro stime differenti in relazione alla distanza:
 - continentLA_mediacatanzaro esprime la distanza come media tra la distanza in linea d'aria Cagliari-Roma e Sassari-Roma per la Sardegna (384 km) e Palermo-Catanzaro e Catania-Catanzaro per la Sicilia (249 km);
 - continentLA_mediareggio esprime la distanza come media tra la distanza in linea d'aria Cagliari-Roma e Sassari-Roma per la Sardegna (384 km) e Palermo-Reggio Calabria e Catania-Reggio Calabria per la Sicilia (142 km);
 - continent_mediacatanzaro esprime la distanza come media tra la distanza chilometrica Cagliari-Roma e Sassari-Roma per la Sardegna (495 km) e Palermo-Catanzaro e Catania-Catanzaro per la Sicilia (316 km);
 - continent_mediareggio esprime le distanza come media tra la distanza chilometrica Cagliari-Roma e Sassari-Roma per la Sardegna (495 km) e Palermo-Reggio Calabria e Catania-Reggio Calabria per la Sicilia (183 km);

- Tasso_intatt è il tasso di interesse attivo medio per le banche della regione. I dati provengono dai report "Economie Regionali" di Banca d'Italia. Quest'ultimi forniscono i tassi di interesse in più momenti dell'anno, si è deciso di prenderne una media;
- Risparmio_GDP è una proxy del risparmio della regione. In particolare, è stato utilizzato l'ammontare di depositi bancari normalizzato per il PIL regionale. I dati provengono dai report "Economie Regionali" di Banca d'Italia;
- Interscambio rappresenta la somma tra gli Export e gli Import internazionali dell'anno preso in considerazione. La variabile è sempre normalizzata per il PIL. I dati provengono dalle serie storiche Istat.
- Autostrade_sup misura i chilometri di autostrada rapportati per la superfice della regione. I dati provengono dai dataset Eurostat;
- Ferrovie_sup misura i chilometri di ferrovie rapportati alla superfice della regione. I dati provengono dai dataset Eurostat;
- SpesaPubblica_GDP misura la spesa pubblica regionale per l'anno preso in considerazione. I dati provengono dalle serie storiche Istat;
- Analf è proxy del capitale umano della regione. In particolare, rappresenta la quota di popolazione analfabeta nell'ultimo censimento. I dati provengono dall'Istat;
- Sup rappresenta la superfice della regione presa in considerazione;
- *N_aeroportiENAC* è una misura del numero di aeroporti riconosciuti dall'ENAC (vengono quindi esclusi dal conto aeroporti puramente militari o inattivi) e attivi durante l'anno. I dati provengono da ENAC stesso.

Il coefficiente di interesse per il presente studio è β_l . Quest'ultimo ci indica infatti la penalità sofferta sul reddito pro capite annuo a causa della natura insulare e la sua effettiva dimensione in funzione della distanza dal continente. Per la stima abbiamo utilizzato uno stimatore a effetti fissi temporali sui dati panel per non perdere la variabile di interesse che costituisce una caratteristica fissa di alcune delle regioni osservate. Per evitare la presenza di bias dovuti a caratteristiche non osservabili ma time-specific sono stati inseriti nella regressione effetti fissi temporali. Per la sua natura la variabile di interesse dello studio non presenta particolari problemi di distorsione legati a endogeneità e pertanto non abbiamo proceduto ad alcun correttivo in tal senso. I risultati sono mostrati nella Tabella I.

I risultati sono in linea con le aspettative nonostante l'uso di proxy e la non disponibilità di alcune variabili. Come è possibile notare, il coefficiente della distanza dalla penisola è negativo e fortemente significativo. La scelta di misurare le distanze in linea d'aria oppure chilometriche non ha particolare effetto: ovviamente i coefficienti hanno un valore inferiore nel primo caso, per compensare le distanze minori, ma in termini relativi la differenza tra Sicilia e Sardegna rimane la medesima. Al contrario, vi è una certa variazione – seppure non particolarmente rilevante – a seconda di come vengono rilevate le distanze. Per quanto riguarda la Sardegna, infatti, non si pone grande dubbio: i due poli economici dell'isola (Cagliari e Sassari) hanno entrambi come provincia più vicina quella di Roma, che è sia il capoluogo politico del Lazio, sia un'area attrattiva dal punto di vista economico. Per quanto riguarda la Sicilia, si può scegliere tra la provincia più vicina in termini di attrattività economica (Reggio Calabria), oppure il capoluogo politico della regione (Catanzaro), che tuttavia esprime un valore aggiunto significativamente più basso. Ovviamente questo ha una qualche influenza sulla rilevazione delle distanze e, quindi, nel nostro framework concettuale, anche sulla valutazione finale. A conti fatti, ci sembra più ragionevole misurare le distanze rispetto a Reggio: l'oggetto della nostra indagine è l'effetto economico dell'insularità, quindi ciò che ci

ultati delle regressioni effett				
	(1)	(3)	(4)	(5)
VARIABLES	GDP_pc	GDP_pc	GDP_pc	GDP_pc
ontinentLA_mediacatanzaro	-15.27***			
Tasso_intatt	-4,274***	-4,326***	-4,274***	-4,326***
	(323.2)	(328.5)	(323.4)	(328.5)
risparmio_GDP	-6,828***	-6,369***	-6,820***	-6,366***
	(1,916)	(1,936)	(1,917)	(1,936)
motorways_sup	60,092***	54,505***	59,930***	54,483***
	(16,861)	(17,018)	(16,863)	(17,019)
railways_sup	-29,363**	-24,659*	-29,314**	-24,628*
	(13,836)	(13,986)	(13,843)	(13,986)
Spesa_pubblicaGDP	5,525***	5,556***	5,526***	5,556***
	(956.3)	(968.8)	(956.5)	(968.8)
Analf	-2,678***	-2,705***	-2,680***	-2,705***
	(259.1)	(264.8)	(259.2)	(264.8)
N_aeroportiENAC	-80.64	-177.3	-84.29	-177.6
	(217.5)	(221.8)	(217.6)	(221.8)
interscambio	-7,594***	-7,420***	-7,588***	-7,420***
	(1,684)	(1,706)	(1,685)	(1,706)
Sup	0.0868	0.0817	0.0870	0.0816
	(1,264)	(1,278)	(1,264)	(1,278)
continentLA_mediareggio		-14.91***		
		(2.471)		
continent_mediacatanzaro			-11.88***	
			(1.745)	
continent_mediareggio				-11.57***
				(1.919)
Constant	57,852***	58,074***	57,853***	58,075***
	(2,420)	(2,452)	(2,420)	(2,452)
Observations	378	378	378	378

interessa misurare è l'impatto della distanza coi mercati di riferimento, non della distanza fisica tra i luoghi dove vengono prese le decisioni politico-amministrative.

A una prima approssimazione, è quindi possibile quantificare la perdita di PIL pro capite annuo per la Sardegna in 5.700 euro. Per stimare tale grandezza, abbiamo tenuto conto della perdita di PIL pro capite per chilometro di distanza (circa 11,6) e la media tra le distanze Cagliari-Roma e Sassari-Roma (pari a circa 495 chilometri). Tenendo conto dell'intervallo di fiducia al 95 per cento, la "tassa dell'insularità" per la Sardegna si colloca nella forchetta 3.800-7.600 euro pro capite.

Per quanto riguarda le altre variabili del modello è possibile notare un effetto negativo

della variabile riguardante la percentuale di popolazione analfabeta nell'ultimo censimento (usata come proxy del capitale umano), dei chilometri di ferrovie, del tasso di interesse attivo per le banche, della quota di risparmio della regione e dell'interscambio, che potrebbe riflettere inefficienze e costi di transazione elevati negli scambi con l'esterno, accentuando così l'effetto negativo della condizione insulare. La spesa pubblica ha un effetto positivo e significativo data la definizione stessa di PIL. Le altre variabili considerate non danno risultati statisticamente significativi. Complessivamente il modello spiega circa l'85 per cento della variabilità e risulta significativo. L'idea è quindi che la Sardegna subisca effetti negativi peculiari non spiegabili attraverso le altre variabili prese in considerazione (superfice, numero aeroporti, km autostrade etc..).

Per verificare la robustezza del modello, abbiamo anche tentato un approccio differente, ossia quello di attribuire alle isole un'unica variabile dummy (pari a uno per le isole e zero per le regioni continentali) oppure di introdurre due variabili dummy (pari a uno, rispettivamente, per la Sicilia e la Sardegna). In entrambi i casi, la regressione ha restituito coefficienti analoghi a quelli presentati sopra e significativi. In particolare, le variabili dummy sono risultate significative e hanno assunto valori analoghi a quelli illustrati sopra per quanto riguarda la Sardegna.

6. Implicazioni di policy

Il modello che abbiamo presentato distingue quella che possiamo chiamare "tassa dell'insularità" dall'effetto di altre variabili, quali la dotazione infrastrutturale e il capitale umano, che pure sono evidentemente legate alle caratteristiche che abbiamo individuato di dimensione, distanza e vulnerabilità. Il risultato principale dell'analisi quantifica il costo dell'insularità per la Sardegna in media in circa 5.700 mila euro (+/- 1.900 euro con un intervallo di fiducia del 95 per cento). Inoltre, la qualità del capitale umano appare come una componente cruciale delle attese di crescita. Analogamente per le infrastrutture – nella misura in cui esse possono contribuire a ridurre il peso della distanza e della dimensione del mercato. Vale la pena sottolineare che tanto gli investimenti in infrastrutture, quanto quelli in capitale umano risentono delle citate caratteristiche di distanza, dimensione del mercato e vulnerabilità di cui abbiamo discusso in precedenza.

Cosa possiamo dedurne? In primo luogo che la Sardegna paga un tributo, in termini di mancato sviluppo, alla propria natura insulare. Poiché l'insularità appare come un costo netto, ma al tempo stesso è foriera di effetti positivi (legati per esempio allo sviluppo turistico), occorre prestare estrema attenzione al disegno delle *policy* che vengono introdotte allo scopo di garantire ai sardi uguali opportunità rispetto agli altri italiani.

Seguono alcune implicazioni:

- Per perseguire il riequilibrio territoriale, occorre contrastare le conseguenze dell'isolamento della Sardegna, col duplice obiettivo di ampliare le possibilità di scambio interno e quelle di scambio con le altre regioni (e l'estero). Questo chiama in causa direttamente le infrastrutture di collegamento interne e la fruibilità dei collegamenti commerciali e passeggeri col continente;
- Per promuovere lo sviluppo della Sardegna, occorre effettuare un forte investimento nel potenziamento del capitale umano, che può avvenire sia attraverso il rafforzamento dell'offerta educativa interna sia attraverso una maggiore fruibilità delle opportunità formative esterne (le due cose, ovviamente, non necessariamente si escludono a vicenda);

- La promozione dell'economia turistica non può comunque prescindere dal mantenimento di un tessuto industriale e, soprattutto, dalla creazione di un ambiente che incentivi l'avvio di nuove iniziative innovative;
- In ogni caso, è importante avviare una riflessione su come valorizzare anche, ma non solo, attraverso politiche di brand – l'identità sarda, al duplice fine di attrarre persone e capitali, e di promuovere il consumo dei prodotti sardi in altre regioni e paesi.

Alla luce di questi punti, e tenuto in conto anche ciò che abbiamo visto in precedenza in relazione alla Sardegna (inclusa la valutazione delle politiche di coesione tentate precedentemente) e delle descritte caratteristiche socio-economiche e istituzionali emergono alcune possibili proposte, da valutare anche alla luce dell'evoluzione normativa e costituzionale nei rapporti tra la Sardegna e il resto d'Italia.

In primo luogo, è essenziale che gli eventuali trasferimenti nell'alveo delle politiche di coesione siano chiaramente indirizzati a colmare i maggiori gap derivanti dall'insularità, vale a dire anzitutto quello infrastrutturale (incluse, e forse addirittura prioritariamente, le infrastrutture di telecomunicazioni) e quello di capitale umano.

Secondariamente, le eventuali risorse vanno gestite localmente, ma – dove possibile e necessario – occorre prevedere forme di assistenza tecnica finalizzate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del settore pubblico nella regione. Ciò implica anche che non sempre i fondi andranno utilizzati per realizzare opere in Sardegna ma anche, per esempio, per sostenere misure del tipo del citato "Master and Back" con le opportune correzioni per favorirne l'inclusività e dunque la dimensione di incentivo a scapito di quella di mero trasferimento o sussidio.

In terzo luogo, come abbiamo visto, uno dei più gravi aspetti dell'arretratezza della Sardegna sta nelle politiche dell'innovazione. Questo è spesso legato alla qualità del capitale umano, alla qualità delle istituzioni e alla dimensione del mercato. Fortunatamente, l'economia digitale aiuta a contrastare questi problemi, e soprattutto l'ultimo. E' dunque prioritario che la Sardegna persegua la trasformazione digitale delle imprese e l'acquisizione di competenze digitali da parte della popolazione in generale con ancora più convinzione e spinta rispetto al resto del paese (che pure, sotto questo profilo, ha una lunga strada da percorrere, come confermato dal Digital Economy and Society Index della Commissione europea – CE 2020).

Quarto, il disegno delle politiche di convergenza dovrebbe tenere conto dell'esigenza di un più estensivo monitoraggio dei dati, sia in relazione alle modalità di spesa dei fondi, sia in merito agli esiti e all'andamento delle variabili rilevanti. Ciò al duplice scopo di tenere traccia dei risultati ottenuti ed eventualmente adeguare le politiche ai cambiamenti esogeni o endogeni di natura economica, sociale o tecnologica, e di approfittare del lavoro di ricerca degli studiosi per migliorare costantemente la qualità e l'incisività dell'azione politica. A tal scopo, è importante valorizzare le eccellenze presenti sul territorio nel campo della ricerca, oltre ovviamente al lavoro di soggetti esterni.

Quinto, parte degli investimenti in formazione dovrebbero essere specificamente finalizzati a migliorare la qualità dell'azione amministrativa, attraverso un miglioramento del capitale fisico e umano e una revisione dei processi (una sfida, questa, che vede la Sardegna in una condizione non troppo dissimile da molte altre regioni italiane). A tal fine, potrebbe essere opportuno avviare delle partnership con altre regioni (italiane ed europee) che siano state individuate come best practice nelle aree più rilevanti per lo sviluppo dell'isola.

Sesto, proprio in forza della sua natura insulare – e quindi del basso rischio di determinare

comportamenti opportunistici delle imprese, inducendole a spostare di pochi chilometri la propria sede o i propri stabilimenti per beneficiare di condizioni di vantaggio – la Sardegna potrebbe studiare ipotesi di introduzione di una fiscalità di vantaggio e, ancor più importante, di aree a "zero [o bassa] regolamentazione", sul modello delle "regulatory sandbox" sperimentate con successo in numerosi altri contesti (Ocse 2019).

7. Conclusione

In questo lavoro abbiamo cercato di sviluppare tre punti a nostro avviso cruciali per migliorare l'efficacia delle politiche di coesione, catturare e promuovere le opportunità di sviluppo economico della Sardegna e comprendere le ragioni della sua scarsa performance economica negli ultimi decenni.

Dopo aver brevemente descritto la condizione sociale ed economica della regione, abbiamo anzitutto indagato la letteratura sulle conseguenze economiche dell'insularità. Le isole, per loro natura, rappresentano mercati di dimensioni contenute, non di rado distanti dai mercati di riferimento e spesso vulnerabili a shock esogeni. La Sardegna ha certamente queste tre caratteristiche, e tutte sono piuttosto pronunciate. Secondariamente abbiamo condotto un esercizio econometrico, da cui risulta che la "tassa dell'insularità" è quantificabile in circa 5.700 euro pro capite (con un intervallo di fiducia al 95 per cento pari a circa 3.800-7.600 euro). Ciò corrisponde a oltre un quarto del Pil pro capite e, tenendo conto della popolazione, corrisponde a circa 9,4 miliardi di euro di minore prodotto annuo. Infine, abbiamo cercato di trarre alcune implicazioni di *policy* da questo dato – a cui va aggiunto che la Sardegna appare penalizzata anche sotto il profilo della dotazione infrastrutturale e del capitale umano – e dall'esperienza passata con le politiche per la convergenza territoriale e le valutazioni sui suoi effetti.

Una conseguenza importante della nostra riflessione è che l'autonomia rappresenta una genuina opportunità. Infatti, abbiamo visto che le politiche *top down*, che non tengono conto della conoscenza specifica di tempo e di luogo, raramente hanno successo e più spesso lasciano pochi risultati duraturi o addirittura ostacolano la crescita di lungo periodo delle regioni depresse. Al contrario, politiche concepite sul territorio e sviluppate *bottom up* possono con maggior probabilità cogliere le reali caratteristiche di forza e determinare una crescita più sostenuta e duratura. Tuttavia, la Sardegna si distingue anche per una qualità del settore pubblico talvolta non eccelsa, e pertanto può richiedere – prima ancora di mettere in campo investimenti o politiche finalizzate a rafforzare le infrastrutture, il capitale umano e l'innovazione – riforme interne nell'organizzazione dei servizi pubblici che favoriscano la creazione di un ambiente nel quale individui e imprese possano creare e prosperare, migliorando la condizione economica complessiva del territorio.

Bibliografia

Accetturo, A. e G. De Blasio (2019), Morire di aiuti, Torino: IBL Libri.

Acciaro, M. (2008), "The Role of Ports in the Development of Mediterranean Islands", *International Journal of Transport Economics*, 35(3): 295-323.

Annoni, P. e L. Dijkstra (2019), The EU Regional Competitiveness Index 2019, Bruxelles: Commissione europea.

Armstrong, H.W., D. Ballas e A. Staines (2006), ""Study on Assessing Economic Vulnerability of Small Island Regions", *Environment, Development and Sustainability*, 6(3): 317-336.

- Banca d'Italia (2020), "L'economia della Sardegna", Economie regionali, n.20.
- Barbieri, T., G. Basso e S. Scicchitano (2020), "Italian workers at risk during the Covid-19 epidemic", Banca d'Italia, *Questioni di Economia e Finanza*, 569.
- Biagi, B. e M. Pulina (2007), "Stessa spiaggia stesso mare: turismo, ambiente e qualità della vita", in L.F. Punzo e S. Usai (a cura di), L'estate al mare, Milano: McGraw-Hill.
- Biagi, B., M.G. Brandano e M. Pulina (2017), "Tourism taxation: A synthetic control method for policy evaluation", *International Journal of Tourism Research*, 19(5): 505-514.
- Briguglio, L. (1995), "Small island developing states and their economic vulnerabilities", World Development, 23: 1615-1632.
- CE (2020), "Digital Economy and Society Index 2020", Bruxelles: Commissione europea.
- Cocco, L., M. Deidda, M. Marchesi e F. Pigliaru (2019), "Insularity and economies of density: analyzing the efficiency of a logistic network using an econometric simulation-based approach", *Regional Studies*, 53(6): 900-911.
- Crescenzi, R., L. Gagliardi e E. Orrù (2015), "Learning mobility grants and skill (mis)matching in the labour market: The case of the 'Master and Back' Programme', *Papers in Regional Science*, 95(4): 693-707.
- De Angelis, I., G. De Blasio e L. Rizzica (2018), "On the unintended effects of public transfers: evidence from EU funding to Southern Italy", Banca d'Italia, *Temi di discussione*, 1180.
- Deidda, M. (a cura di) (2014), "Insularity and Economic Development: A Survey", Crenos, Contributi di ricercar Crenos, 2014/7.
- Deidda, M. (2016), "Insularity and Economic Development: A Survey", *International Review of Economics*, 63: 107-128.
- Del Gatto, M. e C.S. Mastinu (2015), "Geography, Cultural Remoteness and Economic Development: A Regional Analysis of the Economic Consequences of Insularity", CRENOS, Working Papers, 2015/03.
- Del Gatto, M. e C.S. Mastinu (2018), "A Huff model with firm heterogeneity and selection. Application to the Italian retail sector", *Spatial Economic Analysis*, 13(4).
- Dimou, M. (2006), "Insularity and urban hierarchies: the case of la Reunion", European Regional Science Association, ERSA Conference Papers, ersa06p52.
- Hospers, G.-J. (2003), "Localization in Europe's Periphery: Tourism Development in Sardinia", *European Planning Studies*, 11(6): 629-645.
- Kubickova M. e Li H. (2017), "Tourism Competitiveness, Government and Tourism Area Life Cycle (TALC)
- Model: The Evaluation of Costa Rica, Guatemala and Honduras', *International Journal of Tourism Research*, 19, 223-224, DOI: 10.1002/jtr.2105
- Invalsi (2019), "I risultati delle prove Invalsi 2019 a colpo d'occhio".
- Invalsi-Ocse (2019), "Sintesi dei risultati italiani di Ocse-Pisa 2018", https://www.invalsiopen.it/wp-content/uploads/2019/12/Sintesi-dei-risultati-italiani-OCSE-PISA-2018.pdf.
- Milio, S. (2007), "Can Administrative Capacity Explain Differences in Regional Performances? Evidence from Structural Funds Implementation in Southern Italy", *Journal of Regional Studies*, 41 (4): 429-442.
- Ocse (2019), "The Digital Innovation Policy Landscape in 2019", OECD Science, Technology and Innovation Policy Papers, 71.
- Stauvermann, P.J. e R.R. Kumar (2016), "Economics of tourism & growth for small island countries", *Tourism Management*, 55: 272-275.
- Svimez (2019), "I divari infrastrutturali e la spesa per opere pubbliche: la mancata attuazione della perequazione infrastrutturale", Seminario sull'attuazione dell'art.22 della Legge 42-2009 sulla perequazione

infrastrutturale, Roma, 6 giugno 2019.

Taylor, J.E., G.A. Dyer, M. Stewart, A. Yunez-Naude e S. Ardila (2003), "The Economics of Ecotourism: A Galápagos Islands Economy-Wide Perspective", *Economic Development and Cultural Change*, 51(4): 977-997.

UIB (2014), "Estimación de les costes de insularidad de las Illes Balears", Universitat de les Illes Balears, 16 luglio 2014.

WB (2020), Doing Business nell'Unione europea 2020: Italia, Washington, DC: World Bank.

Zedda, S. (2015), "Assistenzialismo o investimento? Una esperienza di istituzione e valutazione di incentivi locali alla nascita di imprese", https://ssrn.com/abstract=2595553

Il costo dell'insularità: il caso della Sardegna



IBL Briefing Paper

Chi Siamo

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

Cosa Vogliamo

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.

I Briefing Paper

I "Briefing Papers" dell'Istituto Bruno Leoni vogliono mettere a disposizione di tutti, e in particolare dei professionisti dell'informazione, un punto di vista originale e coerentemente liberale su questioni d'attualità di sicuro interesse. I Briefing Papers vengono pubblicati e divulgati ogni mese. Essi sono liberamente scaricabili dal sito www.brunoleoni.it.

XXXVIII SEMINARIO PER LA COOPERAZIONE MEDITERRANEA

Dall'Accordo IMEDOC Baleari - Corsica - Sardegna alla Macroregione del Mediterraneo Occidentale attraverso la costituzione del GECT

Alghero, 29 e 30 ottobre 2020

Saluti dell'On. Michele Pais, Presidente del Consiglio regionale della Sardegna

Buongiorno,

ringrazio la Presidenza dell'Istituto di Studi e Programmi del Mediterraneo e gli Organizzatori del Seminario per avermi invitato a porgere i saluti in occasione di questa pregevolissima iniziativa che si svolge nella mia Città; rivolgo il mio saluto alle Autorità civili e religiose e a tutti i presenti.

Il tema delle strategie comuni e della coesione territoriale tra le Isole del Mediterraneo non può prescindere dal considerare la condizione che accomuna e segna l'esperienza di queste realtà territoriali: la condizione di insularità.

Per i Sardi la condizione di insularità del proprio territorio – contraddistinto dalla singolare posizione di crocevia di popoli e di culture nel cuore del Mediterraneo e dall'unicità dei paesaggi e dell'ambiente - ha sempre costituito un motivo di orgoglio e una ricchezza.

Questa unica e speciale condizione ha prodotto nel corso del tempo una specifica identità del Popolo sardo, caratterizzata da molteplici culture e tradizioni intrecciate in un'unica storia. Ciò ha determinato, all'indomani della nascita della Repubblica italiana, la costituzione di un Ente preposto alla specifica cura dell'Isola, al quale è stato riconosciuto lo *status* di Regione Autonoma dotata di uno Statuto speciale e la conseguente previsione, in capo ad esso, di specifici ambiti di autonomia organizzativa, legislativa e amministrativa e di specifici strumenti giuridici di raccordo con lo Stato che ne evidenziano la singolare posizione costituzionale rispetto alle Regioni ordinarie.

La condizione di insularità, se da un lato, come appena affermato, rappresenta una ricchezza, dall'altro costituisce una condizione di svantaggio se rapportata alle opportunità di chi, vivendo nei territori continentali, trova maggiore facilità nei collegamenti, nei trasporti, e in generale nei servizi che si svolgono in contesti che godono di differenti presupposti, ad iniziare da modalità economicamente più vantaggiose di distribuzione dell'energia e dalla maggior diffusione di più aggiornate forme di tecnologia digitale.

Nel corso del tempo questa condizione di svantaggio ha creato un certo livello di arretratezza delle infrastrutture e numerose difficoltà nei collegamenti interni ed esterni, condizionando di riflesso le attività produttive e lo sviluppo inteso in tutte le sue sfaccettature. Come è noto, fin dalla sua istituzione, la Regione speciale, quale "presidio" democratico-istituzionale rappresentativo delle istanze dei sardi, ha in parte colmato la suddetta condizione di svantaggio mediante le molteplici azioni nel tempo intraprese in sinergia con le istituzioni statali e con l'Unione europea. Tra queste si

possono citare anche i più recenti accordi conclusi tra lo Stato e la Regione sarda mediante i quali si sono individuate nuove modalità finanziarie per ridurre gli scompensi determinati dalla posizione geografica del nostro territorio. Nonostante ciò, rispetto ad altre realtà del territorio "continentale", si continua a registrare un divario che, per molti versi, è ancorato ai costi derivanti dalla condizione di insularità.

Prendendo avvio da queste problematiche, anche di recente, l'opinione pubblica e le forze politiche più sensibili al tema, interpretando le esigenze provenienti dal mondo lavorativo e produttivo, dal mondo della cooperazione, dalle organizzazioni che si prendono cura delle problematiche sociali, hanno avviato una riflessione auspicando il riconoscimento, a livello costituzionale, del principio della condizione di insularità, quale presupposto sul quale impostare forme di perequazione e specifiche azioni volte ad assicurare parità di condizioni tra territori insulari e territori continentali.

La Costituzione italiana, infatti, oltre al riconoscimento della speciale autonomia riferito alla Regione sarda, nel testo in vigore non prevede specifiche disposizioni preposte a tutelare i territori insulari e ad assicurare loro specifiche misure di compensazione degli svantaggi che scaturiscono da tale condizione.

Proprio per questo il Consiglio regionale sardo, fin dal primo anno della Legislatura in corso, al fine di rispondere in modo concreto all'esigenza di porre in primo piano la questione dell'insularità, con il consenso unanime delle forze politiche rappresentate nel suo seno, ha istituito una speciale Commissione consiliare "Inerente al riconoscimento del principio di insularità, da parte dei rispettivi Stati e dell'Unione europea, per le Regioni appartenenti a Stati sovrani, aderenti all'Unione europea, il cui territorio sia esclusivamente insulare e situato nel Mar Mediterraneo".

Sullo stesso versante, inoltre, come è noto, le azioni finalizzate alla sensibilizzazione su tale tema sono culminate nella presentazione di un progetto di legge costituzionale di iniziativa popolare intitolato "Modifica dell'articolo 119 della Costituzione, concernente il riconoscimento del grave e permanente svantaggio naturale derivante dall'insularità", attualmente all'esame delle Camere e recentemente licenziato per l'Aula dalla Commissione Affari costituzionali del Senato.

Occorre tuttavia ampliare il campo di azione poiché, al di là delle disposizioni costituzionali, il tema deve trovare una adeguata risonanza e una concreta rispondenza anche in ambito europeo, come più volte sottolineato in alcuni documenti politici approvati da alcuni Organi dell'Unione.

Nell'Ordinamento dell'Unione europea, come è noto, la condizione di insularità è specificamente considerata quale condizione di particolare svantaggio "grave" e "permanente" dall'articolo 174 TFUE, il quale riconosce anche le regioni insulari tra quelle meritevoli di un'attenzione particolare che deve attuarsi con azioni mirate a ridurre il divario tra i livelli di sviluppo.

Tali azioni, allo stato attuale, risultano ancora insufficienti come dimostrato dai dati e come confermato da varie dichiarazioni e atti politici ufficialmente approvati in sede europea, tra i quali una particolare attenzione merita la Risoluzione approvata dal Parlamento europeo il 4 febbraio 2016 sulla Condizione di insularità, nella quale si esorta la Commissione europea ad adottare organiche iniziative volte al superamento degli ostacoli rappresentati dall'insularità.

Alla citata Risoluzione hanno fatto seguito un articolato Parere intitolato "L'imprenditorialità nelle Isole: il contributo della coesione territoriale", approvato nella sessione plenaria del Comitato europeo delle Regioni nel mese di maggio del 2017 e il Manifesto per le Isole europee approvato nel mese di dicembre 2019 dall'Intergruppo delle Regioni insulari istituito presso il medesimo Comitato, entrambi adottati con lo scopo di raccomandare agli altri Organi di governo dell'Unione politiche mirate per le isole.

Ancora più di recente, lo scorso 14 ottobre, nella sessione plenaria che ho seguito personalmente (seppure "a distanza", per via delle misure di contenimento della pandemia in corso) il Comitato europeo delle Regioni ha approvato il Parere "Verso un uso sostenibile delle risorse naturali nel contesto insulare mediterraneo" nel quale, tra le molteplici proposte, emerge quella di «costruire relazioni più strette tra le isole del Mediterraneo (...)» e di «allargare alleanze come Med Insulae, costituita da Sardegna, Corsica, Gozo e Isole Baleari».

È quindi evidente che il tema dell'insularità, delle potenzialità e dei limiti che esso implica, è un tema comune e fortemente discusso, nell'ambito delle sedi rappresentative dell'Unione, tra le isole del Mediterraneo e che esso si intreccia con il tema della coesione e cooperazione tra le realtà insulari. La comune condizione di insularità, nel corso del tempo, ha infatti agevolato tra le Isole del Mediterraneo appartenenti a Stati membri dell'Unione europea, un costruttivo confronto finalizzato alla concertazione e programmazione di azioni comuni per richiedere ai rispettivi Stati e all'Unione europea specifiche misure finalizzate a compensare gli svantaggi derivanti dall'insularità e per promuovere interessi comuni.

Come testimoniano le premesse che hanno dato avvio all'organizzazione di questo importante evento, già dagli anni novanta queste forme di confronto tra le suddette isole hanno dato luogo ad accordi e ad altre modalità di cooperazione che rappresentano primi embrionali segnali della volontà di costruire forme di cooperazione più stabili e organizzate.

A tal proposito, dato che il tema del Seminario verte principalmente su questo argomento, non affermo certamente una novità sottolineando che l'Ordinamento dell'Unione europea, in riferimento alle richiamate esigenze, offre gli strumenti giuridici per realizzare "strategie macroregionali", ossia sistemi di gestione delle risorse europee caratterizzate da una *cooperazione rafforzata* «per affrontare sfide comuni riguardanti un'area geografica definita (...)» (Art. 2 del Regolamento UE n. 1303/2013).

La realizzazione di tali strategie, per prassi consolidata, inizia con un impulso "dal basso", nascendo da esigenze manifestate e condivise a livello locale, in particolare dagli Enti regionali che, attraverso momenti di confronto, individuano le problematiche comuni e gli obiettivi da raggiungere, per poi coinvolgere i livelli di governo nazionali e dell'Unione europea.

Tra gli altri strumenti di coesione territoriale la normativa europea, al fine di gestire specifici fondi europei in determinate aree, prevede anche l'istituzione di Gruppi europei di Cooperazione territoriale (G.E.C.T.) - entità costituite con apposita convenzione e dotate di personalità giuridica e di un proprio statuto - dei quali possono far parte, oltre agli Stati membri dell'Unione, anche enti regionali, enti locali ed enti di diritto pubblico presenti in almeno due Stati membri dell'Unione nonché enti facenti parte di Paesi terzi.

Nell'ambito delle forme di raccordo e nelle occasioni di confronto intercorse nel tempo tra la Sardegna, la Corsica e le Isole Baleari è sempre emersa la volontà di affrontare in un contesto comune, organico e integrato la questione dell'insularità e tutte le altre tematiche che tale questione implica.

Come dimostra la presente iniziativa, l'esigenza di creare più consolidate forme di organizzazione tra le Isole del Mediterraneo occidentale si manifesta anche nell'ambito della società civile e del mondo produttivo e vede come protagonisti gli Enti locali.

Per questo le due Giornate di lavoro rappresentano un importante momento di riflessione e di confronto che, sono sicuro, contribuiranno a dare una notevole spinta nel coinvolgimento delle altre Isole, delle altre Istituzioni e degli altri livelli di governo, assieme ai quali si potrà valutare l'opportunità di creare un percorso comune per la realizzazione di quelle strategie europee che si riterranno più consone alle realtà interessate.

In prospettiva, per il ruolo che attualmente rivesto, mi auguro che le riflessioni che emergeranno dalle due giornate seminariali e le iniziative che in questa sede si vorranno intraprendere, possano contribuire a dare impulso a un serio dibattito politico in seno al Consiglio regionale, l'Organo di rappresentanza di tutti i Sardi, dal quale possa scaturire un preciso indirizzo affinché, con la necessaria ponderazione che il tema impone, qualora si dovesse riscontrare la più ampia condivisione degli obiettivi da parte delle forze politiche, possano essere poste le basi per la costruzione di stabili, solide e durature forme di cooperazione tra le Isole del Mediterraneo occidentale.

Auguro a Voi tutti buon lavoro.

Cagliari-Alghero, 29 ottobre 2020

Michele Pais

I S P R O M ISTITUTO DI STUDI E PROGRAMMI DEL MEDITERRANEO

XXXVIII Seminario per la Cooperazione Mediterranea Alghero-Cagliari, 29-30 ottobre 2020

1995-2020:

DALL'ACCORDO TRA LE ISOLE DEL MEDITERRANEO OCCIDENTALE ALLA MACROREGIONE DEL MEDITERRANEO OCCIDENTALE. ISOLE E AUTONOMIE LOCALI PER LA COOPERAZIONE MEDITERRANEA

Per una Macroregione del Mediterraneo Occidentale

La Conferenza di Barcellona sul Mediterraneo (1995), occasione nella quale è stata firmata l'omonima Dichiarazione, ha sancito un'intesa che andava nella direzione auspicata dall'Unione Europea: una maggiore cooperazione a livello decentrato, sul solco della cooperazione interregionale avviata nel 1990.

La Cooperazione territoriale ha assunto sempre più un ruolo centrale per garantire e sostenere l'integrazione su scala europea nell'ambito della politica di coesione. Inizialmente interessava 11 Paesi membri, oggi è arrivata a coprire 28 Stati membri con un budget di 10 miliardi di euro. I concetti di macroregione, e di Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale (GECT), si inseriscono in questo quadro operativo, in cui le autonomie locali possono avere un ruolo fondamentale per sostenere forme di cooperazione decentrata.

Il sistema di Barcellona è stato integrato nel corso degli anni e sostituito, a partire dal 2008, dall'Unione per il Mediterraneo per favorire la cooperazione tra le regioni del Mediterraneo e l'Unione Europea. Ad oggi l'Unione per il Mediterraneo ha lavorato a una sessantina di progetti regionali (del valore di più di 5 miliardi di euro) con temi che vanno dallo sviluppo sostenibile ai progetti relativi alle infrastrutture urbane, alle iniziative dedicate alla crescita della parità di genere, alla creazione di nuovi posti di lavoro e nuove imprese.

Sia il Partenariato Euro-Mediterraneo (PEM) sia l'Unione per il Mediterraneo (UpM), così come i programmi Interreg, hanno segnato una linea di intervento ben definita e introdotto il principio secondo il quale le iniziative promosse dalle istituzioni regionali del Mediterraneo possono concentrarsi su "settori" di intervento concordati a livello regionale secondo un approccio che si potrebbe richiamare all'idea funzionalista grazie alla quale Jean Monnet aveva dato l'ispirazione iniziale per la creazione della Comunità europea, coinvolgendo in un percorso di cooperazione territoriale sia le regioni europee sia le regioni extra europee del Mediterraneo. Un modus operandi utilizzato da altre istituzioni regionali europee che hanno proposto con successo la creazione di strategie macroregionali e che hanno portato all'istituzione delle Macroregioni oggi esistenti a livello europeo.

Guardiamo alla genesi delle Strategie macroregionali: la prima, la Strategia UE per la Regione del Mar Baltico, è nata a partire da una raccomandazione del Parlamento Europeo del 2007, e da un invito del Consiglio Europeo alla Commissione di sviluppare una Strategia per la regione del Mar Baltico, creata poi nel 2009. Quella che sembra una azione di pura origine istituzionale nasceva in realtà da un movimento dal basso, grazie alla consultazione continua degli stakeholders, ma soprattutto nasceva dalla preoccupazione condivisa dai Paesi che si affacciano sul Baltico per le condizioni di degrado ambientale in cui versava quello spazio acqueo. La Commissione Europea ha definito la Strategia macroregionale come "un quadro comune integrato per rispondere ad una sfida e creare opportunità"1: azioni che nascono per una comunanza di interessi, e con la necessità di mettere al centro dell'azione strategica la risposta ad una sfida che può diventare un'opportunità. Nello sviluppare una strategia macroregionale occorre concentrare l'attenzione su quei temi che possono rappresentare gli obiettivi comuni che uniscono le Regioni coinvolte, per garantire anzitutto un utilizzo più mirato ed efficiente di istituzioni, fondi e legislazione già esistenti. È necessario dare risposte a problemi comuni che non possono essere affrontati con il medesimo grado di efficacia dai singoli Stati o dalle singole Regioni. Tra questi, i modi per valorizzare la dimensione insulare e rivendicare la specificità che contraddistingue queste Regioni.

Una possibile proposta può riguardare i seguenti temi:

- Politica sui trasporti
- Politiche per il turismo
- Competitività delle imprese
- Rafforzamento del sistema della ricerca e dell'innovazione

Attorno ad essi si possono sviluppare attività e progetti capaci di creare opportunità di sviluppo non più e non solo in una logica di singola regione insulare, ma con il punto di vista di più soggetti che su questi temi vivono le stesse difficoltà e le stesse necessità di superare i vincoli derivanti dall'insularità. Pensiamo agli orizzonti che questo aprirebbe per la Sardegna in ordine a un profondo adeguamento delle reti dei trasporti e nella prospettiva di una più ampia e completa valorizzazione in chiave scientifica e di fruizione turistica dell'immenso patrimonio monumentale del nuragico e pre-nuragico, oggetto di una importante iniziativa per il suo inserimento della Patrimonio dell'Umanità dell'Unesco.

Si tratta di una grande opportunità di crescita per i territori, ma anche per le imprese in termini di procedure di sostegno, partnership, sinergie in ricerca e innovazione, condivisione di criticità e proposta di soluzioni congiunte.

¹ Commission of the European Communities, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions concerning the European Union Strategy for the Baltic Sea Region, Brussels, 10.06.2009, COM (2009) 248 final.

Condivisione di problemi, opportunità, prospettive, nel rispetto dei tre elementi caratterizzanti il percorso di costituzione di una Macroregione:

- non si deve ricorrere ad una legislazione ad hoc
- non si devono creare nuove strutture istituzionali
- non si deve usufruire di fondi aggiuntivi

È particolarmente importante arrivare alla definizione di obiettivi comuni, costruendo una struttura di governance snella per poter sfruttare al meglio la caratteristica comune di insularità, perché una rafforzata cooperazione territoriale tra Regioni che condividono tale condizione può rappresentare una nuova e più efficace leva di sviluppo, che superi l'attuale condizionamento e l'incapacità di trovare soluzioni nel solo rapporto Regione insulare-Stato di appartenenza.

Gli esempi della Macroregione Alpina e della Macroregione Adriatica, che coinvolgono alcune Regioni italiane, possono costituire un utilissimo punto di riferimento per avviare un analogo percorso, avendo la capacità di attivare linee di intervento che valorizzino la nostra condizione insulare nello scambio di buone pratiche e nel costante rapporto con gli altri partner, attraverso l'utilizzo delle risorse a disposizione sui Fondi Strutturali e sui Fondi nazionali e regionali, che dovranno essere indirizzate all'attivazione di percorsi di cooperazione territoriale all'interno della Macroregione.

Il Consiglio Regionale della Sardegna e la Regione Sardegna hanno colto questa sfida, e hanno posto in essere, nel corso degli anni, molte iniziative con la finalità di raggiungere una serie di obiettivi tesi a colmare il divario tra la nostra isola, l'Italia e l'Europa in termini di servizi, di mobilità, e soprattutto di insularità. I presidenti delle tre regioni dell'IMEDOC, che nel 2016 hanno rafforzato il loro impegno comune con un accordo in seno al Comitato Europeo delle Regioni, hanno chiesto ai rispettivi Governi un impegno presso l'Unione europea per il riconoscimento dello svantaggio strutturale di Baleari, Sardegna e Corsica. L'appello è stato contestualmente rivolto ai presidenti delle varie istituzioni europee, Parlamento, Consiglio e Commissione.

I tre territori hanno messo in luce un aspetto importante della condizione di insularità, che è soltanto uno dei diversi problemi da tenere in considerazione, quali per esempio l'impatto diretto che viene a crearsi anche sul diritto di cittadinanza a causa del fallimento di mercato inevitabile in determinati settori economici e alle diseconomie di scala. Parimenti, è stato riaffermato a varie riprese il ruolo centrale dei territori insulari dell'Unione europea, come centri propulsori di un ruolo strategico di sviluppo economico e inclusività tramite la proposizione di iniziative legate al Mobility Compact, metroaereo, corridoi marittimi, trasporto merci e tariffa fissa, in modo da eliminare il divario con i trasporti continentali.

Il Consiglio Regionale della Sardegna da parte sua è impegnato a svolgere una funzione propulsiva in sinergia con la Giunta regionale per trovare spazi di manovra a livello europeo per giungere ad una soluzione di coordinamento tra le Regioni europee del Mediterraneo per la creazione di un Gruppo Europeo di Cooperazione

Territoriale (GECT), che risponderebbe anche alla volontà di consolidare il concetto di "insularità", una determinazione già peraltro manifestata nel percorso volto al suo inserimento nella Costituzione italiana e nella stesura di una proposta di legge nazionale ordinaria tesa a compensare il deficit di PIL derivante proprio dalla condizione insulare. Fondare un GECT sul riconoscimento reciproco tra i suoi membri che l'"essere isola" comporta il possesso di caratteristiche, svantaggi e opportunità simili, nonché sulla volontà condivisa di cooperare intorno a queste caratteristiche comuni, sarebbe un passo deciso non solo nella direzione di una cooperazione politica e amministrativa strutturata, mirante a ottenere maggiori fondi, risorse e politiche specifiche, ma anche in quella volta a un più pieno e solido riconoscimento delle esigenze particolari dell'insularità.

La costituzione di un GECT, primo passo di una strategia interregionale a lungo termine per il Mediterraneo Occidentale mirante alla creazione di una Macroregione, non potrà in prospettiva essere limitata a Sardegna, Corsica e Baleari, ma dovrà essere estesa a quei territori che condividono la volontà di rispondere a delle sfide concrete creando nel contempo un'opportunità per il futuro sulla base di una precisa serie di interventi, attorno ai quali formulare una proposta al Comitato delle Regioni e al Parlamento Europeo che divenga oggetto di una Raccomandazione per il Consiglio Europeo e per la Commissione, secondo la procedura già seguita per l'istituzione delle altre Macroregioni.

Michele Cossa, Presidente della Commissione speciale del Consiglio regionale per il riconoscimento del principio di insularità



CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA

Servizio delle commissioni e degli studi legislativi

COMMISSIONE SPECIALE PER IL RICONOSCIMENTO DEL PRINCIPIO DI INSULARITÀ 15^ SEDUTA DELLA SEDICESIMA LEGISLATURA 6 OTTOBRE 2020, ORE 16 E 30

Audizione dell'Assessore della programmazione, bilancio, credito e assetto del territorio della Regione Autonoma della Sardegna

Sono presenti in sede: Cossa, Giagoni, Li Gioi.

Sono presenti da remoto: Lai, Caredda, Meloni, Mundula.

Assenti: Agus, Cocciu, Peru, Satta G.

Interviene: l'Assessore della programmazione, bilancio, credito e assetto del territorio della

Regione Autonoma della Sardegna Giuseppe Fasolino

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE COSSA

La seduta inizia alle ore 16: 44

Presidente: ringrazia l'Assessore per la partecipazione e gli chiede di fornire chiarimenti in merito alla pianificazione dei progetti relativi al recovery fund.

Assessore: precisa che la pianificazione dei progetti inerenti il recovery fund non è una competenza diretta dell'Assessorato, ma della Presidenza. Nondimeno, chiarisce che al momento il Governo sta gestendo autonomamente la programmazione per l'utilizzo dei fondi europei, attraverso un interlocuzione diretta con la Commissione europea. Riferisce che diversi enti hanno presentato, in maniera dispersiva, singoli progetti al Governo. Auspica un partecipazione diretta delle Regioni che hanno lamentato il loro mancato coinvolgimento, inviando diverse note, alle quali il Governo ha risposto che le interlocuzioni con le regioni si terranno una volta definite con la Commissione europea le linee fondamentali del piano.

Presidente: chiede se siano già state individuate delle linee fondamentali.

Assessore: risponde che sono state individuate sei Missioni a cui il Governo destinerà i fondi: digitalizzazione, transizione ecologica, salute, infrastrutture, istruzione e ricerca, inclusione territoriale e sociale.

Lai: in considerazione di quanto affermato dall'Assessore sul fatto che il fondo in questione sia una competenza della Presidenza ritiene utile audire direttamente il Presidente della Regione. Chiede se, in vista di un coinvolgimento diretto delle Regioni, la Regione abbia già predisposto dei progetti in merito. Considera utile, vista l'importanza del recovery fund, un

coinvolgimento del Consiglio regionale, attraverso la condivisione di un ordine del giorno, anche per rendere più forte ed efficace un dialogo con il Governo. Riguardo alla circostanza che alcuni soggetti stiano procedendo in ordine sparso, propone l'istituzione di un tavolo di regia da parte del Presidente della Regione.

Meloni: precisa di avere richiesto l'audizione odierna per avere chiarimenti in merito alla programmazione eruropea 2021-2027, a seguito dell'esposizione dello studio dell'Istituto Bruno leoni che ha dato evidenza ai costi dell'insularità.

Fasolino: ribadisce che le Regioni hanno chiesto al Governo di essere coinvolte nella definizione dei progetti relativi al recovery fund. Auspica che venga instaurato un tavolo apposito a seguito delle interlocuzioni con la Commissione europea, a seguito della valutizione delle missioni predette. Dichiara di essere disponibile a verificare insieme alla Commissione speciale lo stato di attuazione della programmazione europea 2021-2027.

Presidente: ringrazia l'Assessore per avere partecipato ai lavori della Commissione.

La seduta termina alle ore 17:05