



CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA

SEDICESIMA LEGISLATURA

DOC. N. 51/XVI/A

COMMISSIONE SPECIALE PER IL RICONOSCIMENTO DEL PRINCIPIO DI INSULARITÀ

Relazione annuale (terzo anno 2021-2022)



CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA

SEDICESIMA LEGISLATURA

COMMISSIONE SPECIALE PER IL RICONOSCIMENTO DEL PRINCIPIO DI INSULARITÀ

Composta dai consiglieri COSSA - LAI - LI GIOI - AGUS - CAREDDA - COCCIU – MANCA Ignazio-
MELONI - MUNDULA - SATTA Giovanni

Relazione annuale

Terzo anno di attività 2021-2022

SOMMARIO

SOMMARIO	2
PREMESSA	3
ATTIVITÀ SVOLTE NELL'ANNUALITÀ 2021-2022	4
Il tavolo tecnico politico sui costi dell'insularità e l'individuazione delle misure compensative del gap insulare	4
Insularità e Unione europea. Un cambio di approccio e possibili proposte.....	6
La Risoluzione del Parlamento europeo "sulle isole dell'UE e la politica di coesione: situazione attuale e sfide future (2021/2079 (INI))"	7
Il riconoscimento del principio d'insularità in Costituzione.....	8
L'attuazione dell'articolo 119 Costituzione- la Risoluzione n. 9/22 sull'istituzione di un organismo tecnico	9
L'attuazione dell'articolo 119 Costituzione - Incontri con i rappresentanti delle associazioni di categoria.....	10
L'attuazione dell'articolo 119 Costituzione – La scarsa rappresentatività della Sardegna nelle istituzioni europee	11
L'attuazione dell'articolo 119 Costituzione – Problematiche relative all'insularità: continuità territoriale aerea	12
ALLEGATI	14

PREMESSA

La presente relazione rende conto del terzo anno di attività (dicembre 2021-dicembre 2022) della "Commissione consiliare speciale per il riconoscimento del principio d'insularità", istituita ai sensi dell'articolo 53 del Regolamento interno del Consiglio regionale.

Si ricorda che 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**¹. 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 Sardegna
Dario Giagoni (fino al 29 novembre 2022)	Lega Salvini Sardegna
Roberto Franco Michele Li Gioi	Movimento 5 Stelle
Francesco Agus	Progressisti
Roberto Caredda	Misto
Angelo Cocciu	Forza Italia Sardegna
Ignazio Manca (dal 1° dicembre 2022)	Lega Salvini Sardegna
Giuseppe Meloni	Partito democratico
Antonio Mario Mundula	Fratelli d'Italia
Giovanni Satta	Partito Sardo d'Azione

¹ In allegato Ordine del giorno n. 15 approvato nella seduta del 24 settembre 2019

L'Ufficio di presidenza, con compiti di coordinamento dei lavori, è composto dai consiglieri Michele Cossa, Presidente- Eugenio Lai, Vicepresidente - Dario Giagoni, Segretario (fino al 29 novembre 2022) - Roberto Franco Michele Li Gioi, Segretario.

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

ATTIVITÀ SVOLTE NELL'ANNUALITÀ 2021-2022

Da dicembre 2021 a dicembre 2022 si sono tenute 7 sedute di Commissione (complessivamente 33 sedute dalla costituzione della Commissione). Nella seduta n. 219 del Consiglio regionale del 12 ottobre 2022 è stata inoltre discussa la Risoluzione n. 9/22 COM "Sull'istituzione di un organismo tecnico per l'attuazione dell'articolo 119 della Costituzione e per la promozione delle misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità Sardegna".

Il tavolo tecnico politico sui costi dell'insularità e l'individuazione delle misure compensative del gap insulare

In seguito alla modifica dell'articolo 22 della legge n. 42 del 2009 introdotta dall'articolo 15 del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121², la Giunta regionale ha approvato la Deliberazione n. 48/11 del 10 dicembre 2021 avente per oggetto "Azioni per rimuovere gli squilibri derivanti dall'insularità della Sardegna. Indirizzi per l'attivazione del tavolo tecnico-politico sui costi dell'insularità di cui al punto 10 dell'accordo in materia di finanza pubblica fra lo Stato e la Regione Sardegna del 7 novembre 2019 e per l'individuazione delle misure compensative da negoziare con lo Stato, anche in ordine all'attuazione dell'articolo 22 della legge 5 maggio 2009, n. 42."³. La deliberazione, in primo luogo, definisce il coordinamento delle attività tecnico- amministrative svolte dal gruppo di lavoro regionale nell'ambito della partecipazione ai lavori dell'istituendo tavolo tecnico-politico sui costi dell'insularità di cui al punto 10 dell'accordo in materia di finanza pubblica tra lo Stato e la Regione Sardegna del 7 novembre 2019. In secondo luogo, dispone l'aggiornamento del "dossier insularità" e prevede la contestuale definizione delle proposte relative alle misure compensative da sottoporre ai rappresentanti del Governo per la mitigazione o la rimozione degli svantaggi connessi all'insularità della Sardegna; infine, demanda alla Direzione generale dei Lavori Pubblici il compito di fornire i dati della ricognizione delle infrastrutture regionali prevista dal citato articolo 22 della legge n. 42/2009, ricognizione necessaria per definire la perequazione infrastrutturale. In particolare, nel documento, si fa riferimento ad un Dossier sull'insularità predisposto anche sulla base dei lavori condotti dalla Commissione per l'insularità e, specificamente, del Rapporto sui costi dell'insularità realizzato nel 2020 per conto della stessa Commissione dall'Istituto Bruno Leoni⁴ che evidenzia quali siano le caratteristiche tipiche dell'economia insulare, i fattori che ne determinano lo svantaggio competitivo e ne quantifica i costi. La citata deliberazione tiene dunque in debito conto dell'attività della Commissione

² Della novella dell'articolo 22 della legge n. 42 del 2009 si è diffusamente parlato nella relazione per il secondo anno di attività

³ In allegato e sul sito internet della Regione autonoma della Sardegna all'indirizzo <https://delibere.regione.sardegna.it/protected/58196/0/def/ref/DBR57912/>

⁴ Lo studio dell'Istituto Bruno Leoni è allegato alla relazione per il primo anno di attività

ne consigliare e ad essa è stato pertanto dato riscontro con una lettera a firma del Presidente del Consiglio regionale e del Presidente della Commissione speciale in cui si rinnova il proposito di intraprendere insieme alla Giunta regionale il percorso per colmare il gap rispetto alle altre regioni, collaborando nel compito di aggiornare il dossier sull'insularità e nella definizione delle misure compensative più idonee⁵. Ciò in conformità a quanto richiesto dall'ordine del giorno istitutivo della Commissione che prevede di operare in piena sinergia e collaborazione con l'esecutivo regionale.

Nella seduta del 25 gennaio del 2022 la Commissione speciale si è riunita, in primo luogo, in relazione alla predetta Deliberazione per sentire l'Assessore della programmazione, bilancio, credito e assetto del territorio in ordine alle attività preparatorie ai lavori dell'istituendo tavolo tecnico-politico sui costi dell'insularità, nonché l'Assessore dei lavori pubblici in merito allo stato della ricognizione delle infrastrutture regionali. Entrambi gli Assessori hanno riferito in merito ai contenuti della Deliberazione della Giunta regionale n. 48/11 del 10 dicembre 2021.

In particolare, l'Assessore della programmazione Giuseppe Fasolino precisava che la Giunta avrebbe provveduto all'aggiornamento dei dati relativi alla condizione d'insularità e del relativo gap infrastrutturale. Riferiva inoltre di avere inviato diverse lettere di sollecito al Governo per la convocazione del tavolo tecnico-politico di cui all'Accordo del 2019. L'Assessore Fasolino evidenziava inoltre la piena sintonia con la Sicilia sul tema dell'insularità. La Commissione manifestava la piena disponibilità per valutare insieme all'Assessorato le proposte e le azioni da portare al tavolo tecnico-politico.

Il tavolo tecnico-politico finalizzato alla quantificazione e alla compensazione dei costi derivanti dagli svantaggi strutturali determinati dalla condizione insulare ha poi preso avvio l'8 febbraio 2022⁶, alla presenza del sottosegretario al Ministero dell'Economia Alessandra Sartore ed anche con la partecipazione dell'Assessore della Programmazione e Bilancio, Giuseppe Fasolino. In quella sede, sul piano politico, la Sardegna ha avuto modo di rivendicare ancora una volta per i cittadini sardi uguali opportunità e condizioni di sviluppo rispetto agli altri cittadini italiani attraverso interventi normativi e misure di agevolazione finanziarie e fiscali a compensazione degli svantaggi per giungere all'eliminazione o comunque all'attenuazione del gap derivante dall'insularità. Sotto il profilo tecnico la Regione Sardegna veniva incaricata di coordinare i rapporti con gli uffici dello Stato per analizzare i fattori che incidono maggiormente sul divario di competitività con le altre regioni.

L'Assessore dei Lavori pubblici Aldo Salaris illustrava un documento elaborato dalla Direzione generale dei Lavori Pubblici in esecuzione della deliberazione della Giunta regionale n. 42/15 del 22 ottobre 2019⁷, contenente i primi contributi tecnici per la ricognizione delle infrastrutture in Sardegna curati dagli Assessorati competenti. L'Assessore Salaris evidenziava che la condizione di insularità incide sull'indice di competitività sul piano degli investimenti pubblici e privati, sulla dotazione sociale ed economica dell'isola in cui esiste un deficit

⁵ In allegato la lettera trasmessa il 19 gennaio 2022 al Presidente della Regione Sardegna Christian Solinas

⁶ Cfr. l'articolo allegato e leggibile sul sito della Regione Sardegna all'indirizzo <https://www.regione.sardegna.it/j/v/2568?s=432854&v=2&c=6578&t=1>

⁷ In allegato e sul sito della Regione Sardegna all'indirizzo <https://delibere.regione.sardegna.it/protected/48372/0/def/ref/DBR48333/>

relativo alla fase di programmazione e di studio. Infine, l'Assessore sottolineava che la modifica dell'articolo 119 della Costituzione avrebbe potuto costituire una delle soluzioni giuridiche per affrontare il divario, insieme, ad esempio, ad una esplicita previsione statutaria del principio di insularità, ma anche alla sua previsione in una legge ordinaria dello Stato utile anche alla considerazione della condizione nell'ordinamento europeo.

In seguito il Direttore generale dei lavori pubblici riferiva sullo stato delle infrastrutture in Sardegna, in particolare, illustrando gli indicatori di competitività di porti ed aeroporti e rimarcando come la totale assenza di autostrade e di ferrovie elettrificate in Sardegna e la scarsa qualità delle strade si ripercuotano negativamente sullo sviluppo economico dell'isola.

Sul tema dei costi dell'insularità è intervenuto anche il Procuratore generale della Corte dei conti della Sardegna Bruno Tridico nella requisitoria relativa al Giudizio di parificazione del Rendiconto generale della Regione autonoma Sardegna, relativo all'esercizio 2021⁸, il quale ha ribadito l'auspicio che, a tutti i livelli decisionali (nazionali e sovranazionali), sia riconosciuto il grave e permanente svantaggio naturale derivante dalla condizione di insularità e siano adottate adeguate misure per la compensazione degli effetti negativi che tale situazione comporta, non soltanto sul piano economico, ma anche e soprattutto sul piano sociale, nel rispetto dell'uguaglianza sostanziale e delle pari opportunità.

Insularità e Unione europea. Un cambio di approccio e possibili proposte

L'ordine del giorno istitutivo prevede la 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”*. Il dialogo con le altre Regioni insulari del Mediterraneo presuppone dunque la ricerca dei caratteri e degli effetti comuni dell'insularità per proporre a livello europeo delle soluzioni condivise dagli Stati membri con territori insulari. Al fine di realizzare questo importante obiettivo, la Commissione speciale si è avvalsa della collaborazione del Dipartimento di Scienze politiche e Sociali dell'Università degli Studi di Cagliari. Nella seduta del 1° giugno 2022, sulla base delle linee di programma indicate nella seduta del 25 gennaio 2022, il dott. Alessio Zuddas, per conto del predetto Dipartimento, sottoponeva alla Commissione uno studio preliminare per individuare nuovi approcci e prospettive di interlocazione con le istituzioni europee sull'insularità e i suoi svantaggi permanenti per la Regione autonoma della Sardegna, i suoi cittadini e le sue imprese dal titolo *“Insularità e Unione europea. Un cambio di approccio e possibili proposte”*⁹. Lo studio, dopo aver constatato che la situazione socioeconomica strutturale della Sardegna non è stata colmata, nel corso del processo di integrazione europea, da adeguate politiche e misure comunitarie, suggerisce di sfruttare le peculiarità delle isole, quali la tutela della biodiversità e le tradizioni culturali per evitare di sprecare un patrimonio naturale, culturale e sociale unico. Inoltre, con particolare riferimento alla problematica della continuità territoriale nel settore dei trasporti invita la

⁸ <https://www.corteconti.it/Download?id=a2220cce-801a-49fd-88b5-34d501b72a87>

⁹ Si allega lo studio preliminare *“Insularità e Unione europea. Un cambio di approccio e possibili proposte.”* I temi trattati saranno successivamente sviluppati nella relazione definitiva a cura del medesimo Dipartimento.

Regione a dotarsi di istituzioni ed agenzie dinamiche in maniera tale da mettere in pratica rapidamente le decisioni politiche, anche per evitare le ricadute oltreché sul diritto alla mobilità dei sardi, anche sui flussi turistici e sugli altri settori economici. Nello studio si afferma che *“Il rilancio deve partire da un **approccio sistemico**: il re-inserimento della peculiarità insulare nella Costituzione dovrà essere accompagnato da una revisione dello Statuto speciale della Sardegna, che possa recepire sia il rinnovato testo costituzionale, sia le specificità previste nei già citati trattati europei.”* Sotto questo profilo viene indicata la prospettiva europea come un punto di partenza per rivendicare le istanze delle isole e si suggerisce il ricorso allo strumento del Gruppo europeo di cooperazione territoriale (GECT) per creare delle sinergie con le altre isole europee e che rappresenterebbe una soluzione unica europea alle problematiche derivanti dalla discontinuità territoriale.

La Risoluzione del Parlamento europeo “sulle isole dell’UE e la politica di coesione: situazione attuale e sfide future (2021/2079 (INI))”

Sempre nel solco del dialogo con le altre regioni insulari europee, la Commissione speciale ha partecipato attivamente alla promozione della Risoluzione recante il Patto per le isole proposta dal Presidente della Commissione per lo sviluppo regionale del Parlamento europeo Younous Omarjee ed in seguito approvata dal Parlamento di Strasburgo il 7 giugno 2022¹⁰. La Risoluzione del Parlamento europeo del 7 giugno 2022 sulle isole dell'UE e la politica di coesione: situazione attuale e sfide future (2021/2079(INI)) chiamata "Patto per le Isole", nel sottolineare le specificità delle isole dell'Unione europea e le sfide attuali e future in relazione alle problematiche tipiche dei territori insulari, invita, tra l'altro, la Commissione europea a rivalutare l'attuale regime di aiuti di Stato, ad adottare una politica specifica e mirata per ridurre il divario di sviluppo delle isole ed a creare una strategia europea per le isole attraverso un patto delle isole ed un piano di azione europeo per le isole.

La proposta di risoluzione è stata illustrata dallo stesso eurodeputato Younous Omarjee nel corso del Seminario organizzato dalla Regione siciliana l'8 aprile 2022 “La condizione di insularità tra Europa ed Italia” in cui sono intervenuti rappresentanti dello Stato, della Regione Siciliana, della Regione autonoma della Sardegna, delle isole minori ed un gruppo di esperti¹¹. Durante l'incontro, organizzato dal Vicepresidente ed Assessore all'Economia, Gaetano Armao ha partecipato anche il Presidente della Commissione speciale Michele Cossa che è intervenuto nel merito della proposta, apprezzandone il contenuto e la *ratio* ed indicando alcune considerazioni dettate dal lavoro svolto dalla Commissione¹². In particolare, è stato sottolineato che lo status delle isole nell'ordinamento giuridico europeo, sostanzialmente, si confonde con quello di altre regioni svantaggiate, mentre si prevede una disciplina speciale soltanto per le regioni cosiddette ultraperiferiche (articolo 349 TFUE) e che è pertanto necessario adottare una politica funzionale ai problemi specifici delle isole.

¹⁰ In allegato il testo della Risoluzione reperibile sul sito internet del Parlamento europeo all'indirizzo https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2022-0144_IT.html

¹¹ Cfr l'allegato Comunicato stampa della Regione Siciliana.

¹² Cfr. il testo dell'intervento del Presidente della Commissione speciale

Il Presidente della Commissione speciale Michele Cossa ha anche avuto modo di incontrare i Presidenti delle regioni insulari europee in occasione della discussione e della votazione della proposta di risoluzione che si è svolta a Strasburgo il 6 ed il 7 giugno 2022¹³.

Il Presidente del Consiglio regionale Michele Pais ha sottolineato che l'approvazione da parte del Parlamento europeo della risoluzione sull'insularità sia un punto di partenza fondamentale per il pieno riconoscimento del principio che la Sardegna attendeva ormai da troppo tempo¹⁴.

Il Presidente della Commissione speciale ha avuto inoltre l'occasione di instaurare un dialogo con altre regioni insulari europee alla "Prima European Tourism Islands Convention" che si è tenuto dal 30 novembre al 2 dicembre 2022 nell'isola di Gran Canaria, nata come risultato del primo accordo tra isole e stati con l'obiettivo di unire le forze per creare, sviluppare e potenziare progetti su scala europea, nell'ambito delle reti di Green Islands e Digital Islands¹⁵. Il confronto si è tenuto sui temi del cambiamento climatico, della transizione digitale, sul turismo sostenibile nelle isole¹⁶.

Il riconoscimento del principio d'insularità in Costituzione

Uno dei compiti assegnati alla Commissione speciale dall'ordine del giorno istitutivo è quello di promuovere la costituzionalizzazione del principio d'insularità. La Commissione, fin dalla sua istituzione¹⁷, ha partecipato con varie iniziative a sollecitare la conclusione dell'iter di revisione costituzionale dell'articolo 119 della Costituzione di iniziativa popolare entro la fine della XVIII Legislatura della Repubblica. Si ricorda che la proposta di legge è stata approvata in prima deliberazione dal Senato della Repubblica il 3 novembre 2021, in prima deliberazione dalla Camera dei Deputati il 30 marzo 2022, in seconda deliberazione dal Senato della Repubblica con la maggioranza assoluta dei suoi componenti il 27 aprile 2022. In occasione della calendarizzazione della proposta il Presidente della Commissione speciale ha avuto modo di incontrare il Presidente della Camera dei Deputati Roberto Fico, la Presidente del Senato della Repubblica Maria Elisabetta Alberti Casellati e alcuni parlamentari che, condividendo le ragioni dell'iniziativa popolare, si sono impegnati a portare alla conclusione l'iter parlamentare. Il 28 luglio 2022, a seguito dello scioglimento delle Camere¹⁸, la proposta di legge è stata approvata dalla Camera dei deputati in seconda deliberazione. L'approvazione della proposta è dunque avvenuta in contesto politico ed istituzionale non facile. Gli atti parlamentari attestano che sulla questione vi è stata comunque la massima condivisione da parte di tutte le forze politiche che ha consentito l'approvazione del testo finale e che ha sem-

¹³ Cfr in allegato il testo dell'intervento del Presidente della Commissione speciale alla Tavola rotonda con i rappresentanti delle altre isole europee che si è tenuto a Strasburgo il 7 giugno 2022.

¹⁴ Cfr. l'allegato Comunicato stampa sul sito del Consiglio regionale <https://www.consreg Sardegna.it/insularita-il-presidente-pais-approvazione-risoluzione-omarjee-punto-di-partenza-fondamentale/>

¹⁵ Cfr il sito internet <https://europeantourismislandsconvention.com/> e la dichiarazione finale in allegato

¹⁶ Cfr. l'intervento del Presidente Cossa alla Prima European Tourism Islands Convention, in allegato

¹⁷ Cfr le relazioni del primo e del secondo anno di attività.

¹⁸ Con D.P.R. 21 luglio 2022, n. 67 Il Presidente della Repubblica ha decretato lo scioglimento del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati e con il successivo D.P.R. 21 luglio 2022, n. 68 ha convocato i comizi elettorali per il 25 settembre 2022.

pre accompagnato l'istruttoria dei lavori sulla proposta¹⁹. Il Presidente del Consiglio regionale in occasione dell'approvazione ha sottolineato il grande lavoro svolto per anni dal Presidente della Regione Christian Solinas, dal Presidente della Commissione per l'insularità Michele Cossa, dai deputati e senatori, dai comitati e da tutti i sardi che, con la loro determinazione, sono riusciti a portare al riconoscimento del principio dell'insularità²⁰. La legge costituzionale 7 novembre 2022, n. 2 è entrata in vigore il 30 novembre 2022, decorso il termine di tre mesi dalla pubblicazione previsto dall'articolo 138, secondo comma, della Costituzione per la presentazione del referendum costituzionale ed è stata pubblicata nella Gazzetta ufficiale, Serie generale, n. 267 del 15 novembre 2022²¹. L'articolo 119 della Costituzione al sesto comma prevede che «La Repubblica riconosce le peculiarità delle Isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità»²².

L'attuazione dell'articolo 119 Costituzione- la Risoluzione n. 9/22 sull'istituzione di un organismo tecnico

All'indomani dell'approvazione del testo di modifica dell'articolo 119 della Costituzione la Commissione si è riunita per discutere dell'attuazione del principio costituzionale d'insularità. In particolare, nella seduta n. 29 del 9 agosto 2022 la Commissione ha approvato, all'unanimità, la Risoluzione n. 22 sull'istituzione di un organismo tecnico per l'attuazione dell'articolo 119 della Costituzione e per la promozione delle misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità Sardegna²³. La Risoluzione impegna il Presidente della Regione e la Giunta regionale a istituire, nelle forme ritenute più idonee, *“un organismo tecnico composto da esperti nelle materie inerenti alle tematiche dell'insularità (principalmente diritto costituzionale, politiche comunitarie ed economia) di supporto alla Giunta regionale e alla Commissione speciale per il riconoscimento dell'insularità del Consiglio regionale, preposto: 1) al monitoraggio dei progetti di legge, delle leggi e di ogni atto anche programmatico comunque denominato, anche nella fase preparatoria, che abbiano attinenza con lo svantaggio insulare della Sardegna: a) valutandone la conformità al dettato costituzionale; b) segnalando ai parlamentari, in particolare a quelli eletti in Sardegna, le eventuali criticità rilevate già nella fase ascendente; c) segnalando alla Giunta regionale elementi che possano portare all'impugnazione davanti alla Corte costituzionale delle leggi che si ritengano adottate in violazione del principio di insularità; 2) alla predisposizione di un organico piano di interventi per l'attuazione del novellato articolo 119 della Costituzione e per il superamento del*

¹⁹ Sui lavori preparatori e per gli interventi resi nelle Commissioni parlamentari ed in Assemblea cfr. <https://www.camera.it/leg18/126?pdI=3353-B>;

²⁰ In allegato il comunicato stampa, reperibile sul sito internet del Consiglio all'indirizzo <https://www.consreg Sardegna.it/linsularita-in-costituzione-pais-risultato-storico-ha-vinto-la-volonta-popolare-2/>

²¹

cfr. https://www.gazzettaufficiale.it/gazzetta/serie_generale/caricaDettaglio?dataPubblicazioneGazzetta=2022-11-15&numeroGazzetta=267&elenco30giorni=true

²² Per un approfondimento sull'argomento si veda l'articolo “Il diritto costituzionale all'insularità” di Tommaso E. Frosini sulla rivista telematica [Federalismi.it](https://www.federalismi.it) numero 30 del 16 novembre 2022 all'https://www.federalismi.it/nv14/articolo-documento.cfm?Artid=48017&content=Il%2Bdiritto%2Bcostituzionale%2Ball%E2%80%99insularit%C3%A0&content_autor=%3Cb%3ETommaso%2BE%2E%2BFrosini%3C%2Fb%3E

²³ In allegato la Risoluzione n. 9/22 Comm, sul sito del Consiglio regionale <https://www.consreg Sardegna.it/risoluzione-n-22xvi/>

gap insulare, mirato in particolare: a) all'accessibilità esterna e interna della Sardegna e alla continuità territoriale, incluse le azioni necessarie per giungere ad una ragionevole applicazione delle regole della concorrenza in maniera tale che le stesse non diventino un freno allo sviluppo dei territori geograficamente svantaggiati come le isole; b) all'approvvigionamento energetico e i suoi costi per le famiglie e le imprese; c) al recupero del grave deficit infrastrutturale della Sardegna rispetto alla media nazionale; d) all'adozione di misure anche di carattere fiscale idonee a sostenere lo sviluppo economico e la competitività della nostra Isola; 3) alla predisposizione di una relazione annuale, da trasmettere alla Giunta regionale e alla Commissione speciale per il riconoscimento dell'insularità del Consiglio regionale, sullo stato di attuazione delle politiche di riequilibrio del divario di sviluppo economico e sociale derivante dalla condizione d'insularità; 4) all'ausilio nella preparazione dei lavori del tavolo tecnico-politico sui costi dell'insularità di cui al punto 10 dell'accordo in materia di finanza pubblica fra lo Stato e la regione Sardegna del 7 novembre 2019 per la misurazione del gap infrastrutturale e per la quantificazione dei costi derivanti dalla discontinuità territoriale e delle relative misure di compensazione; 5) alla rilevazione ed elaborazione di dati statistici e alla realizzazione di studi e ricerche sul tema. La Commissione ha ritenuto infatti che fosse opportuno affidare ad un organo tecnico, composto da esperti su materie inerenti al tema dell'insularità, la vigilanza sulla conformità delle disposizioni normative e dei provvedimenti amministrativi al novellato articolo 119 della Costituzione. Nella piena consapevolezza della necessità di riempire di contenuti il principio d'insularità, all'organo tecnico si assegna anche il compito di supportare il governo regionale nella predisposizione di un piano d'interventi con particolare riferimento alle misure in materia di energia, di accessibilità interna ed esterna della Sardegna, alle misure di carattere fiscale e comunque compensative del divario di sviluppo economico e sociale. La risoluzione è stata discussa dal Consiglio regionale ed approvata all'unanimità nella seduta n. 219 del 12 ottobre 2022²⁴.

L'attuazione dell'articolo 119 Costituzione - Incontri con i rappresentanti delle associazioni di categoria

Nella seduta n. 30 del 28 settembre 2022 la Commissione speciale ha deciso di promuovere una serie di incontri con i rappresentanti delle principali associazioni delle categorie produttive. Il Presidente della Commissione speciale tra settembre ed ottobre 2022 ha dunque incontrato dapprima i rappresentanti regionali di alcune associazioni che hanno da subito apprezzato il loro coinvolgimento su un tema cruciale per l'economia e lo sviluppo dell'isola ed hanno dunque favorito gli incontri con i rappresentanti nazionali delle organizzazioni di riferimento. Il Presidente Michele Cossa ha avuto dei colloqui con i presidenti nazionali di Confagricoltura, Confesercenti, Confcooperative, Confcommercio, Confartigianato, CNA, Confindustria, Coldiretti e dei Vicepresidenti nazionali di Confapi e Copagri.

Durante gli incontri sono state descritte, oltre alle problematiche di sviluppo che caratterizzano le isole, le implicazioni sull'economia reale che deriverebbero dall'attuazione del principio costituzionale. Il Presidente Cossa ha pertanto chiesto ai rappresentanti di portare di fronte al Governo nazionale le proposte concrete che aiuterebbero ad attenuare i problemi delle isole. Al fine di individuare i temi e le linee di azione da porre in essere nel

²⁴ Cfr. il sito [Resoconto della seduta n. 219 del 12/10/2022 - Consiglio regionale della Sardegna \(consregarda-gna.it\)](https://www.resocontoconsiglio.it). Si allega il resoconto integrale della seduta.

breve e nel medio-lungo termine per l'attuazione del principio, la Commissione per l'insularità ha incontrato in seguito i rappresentanti delle principali associazioni di categoria della Sardegna²⁵ per promuovere i **"Tavoli di progetto sull'insularità"** così da poter dare anche un contributo di sostanza su come declinare il principio nella pratica, a partire dai tre temi ritenuti strategici per l'Isola: **l'accessibilità, l'energia e la fiscalità**. Hanno partecipato all'evento numerose associazioni: Confagricoltura, Confesercenti, Confcooperative, Confcommercio, Confartigianato, CNA, Confindustria, Legacoop, Coldiretti, Confapi e Copagri. I rappresentanti delle Associazioni hanno tutti manifestato apprezzamento per il coinvolgimento nel processo di declinazione del principio d'insularità ed hanno auspicato una costante collaborazione con le istituzioni politiche regionali per una definizione condivisa delle misure più idonee ad attuare il principio²⁶.

L'attuazione dell'articolo 119 Costituzione – La scarsa rappresentatività della Sardegna nelle istituzioni europee

Il 3 novembre 2022, i consiglieri regionali Michele Cossa, Eugenio Lai, Dario Giagoni, Roberto Li Gioi, Francesco Agus, Roberto Caredda, Angelo Cocciu, Giuseppe Meloni, Antonio Mundula, membri della Commissione speciale, hanno presentato la proposta di legge nazionale n. 10²⁷ volta all'introduzione di "Modifiche alla legge 24 gennaio 1979, n. 18, concernenti l'istituzione delle circoscrizioni Sicilia e Sardegna per l'elezione dei membri del Parlamento europeo spettanti all'Italia" finalizzate ad introdurre un'autonoma circoscrizione per la Sardegna in luogo dell'attuale previsione di una Circoscrizione Isole che comprende la Sicilia e la Sardegna. Quest'ultima previsione, in applicazione del criterio strettamente demografico al sistema elettorale per l'elezione dei rappresentanti nazionali del Parlamento europeo ha causato un deficit o sovente addirittura un'assenza di rappresentatività all'interno della massima istituzione democratica europea. I proponenti nella relazione illustrativa di accompagnamento alla legge hanno evidenziato che il *vulnus* di rappresentatività non può che incidere sull'effettiva attuazione principio costituzionale d'insularità, giacché le problematiche tipicamente insulari di cui soffre la Sardegna potrebbero trovare soluzione soltanto a livello europeo e diviene pertanto fondamentale incidere in via immediata e diretta sulle istituzioni europee proprio attraverso la rappresentanza nel Parlamento europeo. Il tema è stato discusso nella Commissione speciale nella seduta n. 32 del 9 novembre 2022 allorché si è ritenuto di coinvolgere i parlamentari della Sardegna per sollecitare un intervento di modifica dell'attuale normativa. I parlamentari neoeletti in Sardegna hanno accolto con favore l'iniziativa. Sul tema si è tenuto un incontro in Aula consiliare il 28 novembre 2022, con la partecipazione dei parlamentari Susanna Cherchi, Salvatore Sasso Deidda, Emiliano Fenu, Francesca Ghirra, Dario Giagoni, Silvio Lai, Gianni Lampis, Sabrina Licheri, Francesco Mura, Pietro Pittalis, Giovanni Satta, Alessandra Todde, Antonella Zedda, del Presidente del Consiglio regionale Michele Pais, del Presidente della Commissione speciale Michele Cossa e dei consiglieri Francesco Agus, Desirée Manca, Giuseppe Meloni, Fausto Piga, e Alessandro Solinas. Il Presidente della Commissione speciale ha spiegato come il tema della rappresentati-

²⁵ Cfr. il comunicato stampa del 18 novembre 2022 <https://www.consregsardegna.it/insularita-in-costituzione-trasporti-energia-e-fiscalita-incontro-in-consiglio-regionale-con-le-associazioni-di-categoria/>

²⁶ Si allegano le proposte e le osservazioni scritte consegnate alla Commissione speciale dalle Associazioni di categoria, Confcooperative, Confartigianato, CNA, Confindustria, Confcommercio, Coldiretti, Confapi e Copagri.

²⁷ In allegato la proposta di legge nazionale n. 10, sul sito del Consiglio regionale <https://www.consregsardegna.it/wp-content/uploads/2022/11/PLN010.pdf>

vità della Sardegna nella massima istituzione democratica europea sia un argomento strettamente inerente all'insularità perché impedisce alla Sardegna di discutere in Europa, direttamente tramite suoi rappresentanti, le problematiche specifiche dell'isola ed ha illustrato la proposta di legge nazionale sottoscritta dai componenti della Commissione speciale. Il Presidente del Consiglio regionale Michele Pais, ha ricordato che in sede di Conferenza dei Presidenti delle Assemblee legislative delle regioni a statuto speciale e delle province autonome è stata condivisa la necessità di intervenire al fine di garantire un'adeguata rappresentanza della Sardegna nel Parlamento europeo, modificando il riparto dei seggi e delle circoscrizioni. In seguito il Presidente del Consiglio ha inoltre inviato una lettera al Presidente della camera dei deputati al Presidente della Camera dei Deputati Lorenzo Fontana ed una lettera al Ministro per gli Affari regionali e le Autonomie Roberto Calderoli per chiedere un incontro per discutere modalità e tempi di avvio e conclusione di una riforma del sistema di elezione dei membri al Parlamento europeo che garantisca una adeguata rappresentanza alla Sardegna.²⁸

Tutti i parlamentari presenti hanno sottolineato l'importanza di presentarsi uniti e coesi su questi temi, come già avvenuto per l'approvazione della proposta di revisione dell'articolo 119 Costituzione, sia con il Consiglio regionale, ma eventualmente creando anche un intergruppo di parlamentari della Sardegna. In particolare il deputato Salvatore Deidda ha riferito di avere presentato una proposta di legge, firmata altresì dai deputati Dario Giagoni, Gianni Lampis e Pietro Pittalis finalizzata a porre rimedio al deficit di rappresentanza in seno al Parlamento europeo, per garantire un'adeguata rappresentanza alla Sardegna²⁹.

L'attuazione dell'articolo 119 Costituzione – Problematiche relative all'insularità: continuità territoriale aerea

Nella seduta n. 33 del 15 dicembre del 2022 la Commissione speciale per il riconoscimento del principio d'insularità si è riunita per sentire l'Assessore dei trasporti della Regione autonoma della Sardegna ed alcuni esperti in materia di continuità territoriale aerea che costituisce una delle problematiche tipiche dell'insularità. In particolare, sono stati sentiti il prof. Roberto Devoto, già docente di "trasporti aerei" e di "trasporti merci e logistica" presso l'Università degli studi di Cagliari e analista del trasporto aereo, il prof. Gianfranco Fancello, docente di "progettazione dei trasporti" presso l'Università degli studi di Cagliari e l'avv. Giovanni Dore, esperto in materia di diritto dell'Unione europea. Gli esperti presenti hanno illustrato le caratteristiche peculiari dell'attuale mercato aereo, sottolineando il ruolo preponderante dei vettori low cost, ciò che dovrebbe portare al superamento del modello di continuità territoriale risalente agli anni 'novanta e fondato su un mercato aereo differente. Dopo avere spiegato i modelli di continuità territoriale aereo di altri paesi europei, soffermandosi in particolare sui modelli francese e spagnolo, gli esperti hanno presentato un'analisi relativa ad un modello di continuità aerea "misto", cioè con elementi del modello francese e del modello spagnolo, adattati alle peculiarità del mercato aereo in Sardegna e

²⁸ In allegato il Comunicato stampa, sul sito del Consiglio regionale <https://www.consreg Sardegna.it/parlamento-europeo-lettera-del-presidente-pais-al-presidente-fontana-e-al-ministro-calderoli-sardegna-penalizzata/>

²⁹ La proposta di legge citata è reperibile sul sito internet della Camera dei deputati all'indirizzo <https://www.camera.it/leg19/126?tab=2&leg=19&idDocumento=496&sede=&tipo=>

tale da rispettare il principio europeo di libera concorrenza³⁰. L'Assessore dei trasporti Antonio Moro ha riferito delle attuali problematiche del sistema di continuità territoriale aerea ed ha sottolineato che la ricerca di un nuovo modello di continuità deve necessariamente avvenire con il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati in maniera tale da assicurare il pieno diritto alla mobilità dei sardi ma anche lo sviluppo del tessuto produttivo e ricettivo dell'Isola che la discontinuità territoriale compromette.

³⁰ Per approfondimenti si veda in allegato l'analisi su "Continuità territoriale aerea "Una proposta alternativa per la Sardegna di Gianfranco Fancello e Roberto Devoto a cura del Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura dell'Università degli Studi Cagliari e del Centro Interuniversitario Ricerche Economiche e Mobilità

ALLEGATI

**CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA
XVI LEGISLATURA**

ORDINE DEL GIORNO n. 15

Approvato il 24 settembre 2019

ORDINE DEL GIORNO DERIU – COSSA – AGUS – COCCIU – DE GIORGI – GANAU – GIAGONI – LAI – MULA – MURA – SECHI – OPPI sulla nomina di una Commissione speciale per il riconoscimento del principio di insularità.

IL CONSIGLIO REGIONALE

a conclusione della discussione del documento, depositato in data 1° agosto 2019 ai sensi dell'articolo 53 del Regolamento interno, relativo alla [richiesta di istituzione di una Commissione Speciale](#) 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'UE, il cui territorio sia esclusivamente insulare e situato nel mar Mediterraneo (Regione Siciliana, Regione autonoma della Sardegna, Collettività della Corsica, Comunità autonoma delle Isole Baleari, Regione Periferia di Creta, Regione Periferia dell'Egeo settentrionale, Regione Periferia dell'Egeo meridionale, Regione Periferia delle isole Ionie),

PREMESSO CHE:

- il dibattito sull'insularità negli ultimi anni è divenuto centrale all'interno della nostra Regione, in particolar modo dal momento della costituzione di un fronte comune, tra le diverse forze politiche, avente come obiettivo l'inserimento del principio di insularità all'interno della Costituzione italiana, al fine di sancire il diritto a veder riconosciuta la situazione di svantaggio strutturale della nostra isola, e non solo;
- il dibattito sull'insularità non è concentrato unicamente all'interno della nostra Isola e dei confini nazionali;

CONSIDERATO CHE:

- dalla strategia dell'Unione europea per la regione mediterranea, avviata col processo di Barcellona del 1995, appare fondamentale definire per le Regioni insulari mediterranee uno speciale status che, riconoscendo il principio di insularità, ne faccia derivare una specifica disciplina di favore a beneficio delle regioni medesime;
- 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» e si ritiene che tali concetti possano essere alla base di una nuova 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,

PRESO ATTO del dibattito,

istituisce

la Commissione Speciale 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 (Regione Siciliana, Regione autonoma della Sardegna, Collettività della Corsica, Comunità autonoma delle Isole Baleari, Regione Periferia di Creta, Regione Periferia dell'Egeo settentrionale, Regione Periferia dell'Egeo meridionale, Regione Periferia delle isole Ionie) per la durata della XVI Legislatura

e delega

il Presidente del Consiglio regionale a nominare i componenti della Commissione Speciale;

dispone inoltre che la Commissione Speciale

a) riferisca 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) operi in piena sinergia e collaborazione con l'esecutivo regionale.

Cagliari, 24 settembre 2019

Il presente ordine del giorno è stato approvato dal Consiglio regionale nella seduta del 24 settembre 2019.

Condividi:

<https://www.consreg Sardegna.it/xvilegislatura/odg/15/>



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

DELIBERAZIONE N. 48/11 DEL 10.12.2021

Oggetto: Azioni per rimuovere gli squilibri derivanti dall'insularità della Sardegna. Indirizzi per l'attivazione del tavolo tecnico-politico sui costi dell'insularità di cui al punto 10 dell'accordo in materia di finanza pubblica fra lo Stato e la Regione Sardegna del 7 novembre 2019 e per l'individuazione delle misure compensative da negoziare con lo Stato, anche in ordine all'attuazione dell'articolo 22 della legge 5 maggio 2009, n. 42.

Il Vicepresidente, d'intesa con gli Assessori della Programmazione, Bilancio, Credito e Assetto del Territorio e dei Lavori Pubblici, ricorda che uno degli obiettivi principali dell'attuale legislatura è quello di ottenere dallo Stato il riconoscimento del grave e permanente svantaggio naturale derivante dall'insularità e l'adozione di adeguate misure per la compensazione degli effetti negativi che tale condizione comporta, sia sul piano economico sia sul piano sociale, in ossequio ai principi di uguaglianza, coesione territoriale e pari opportunità. Ricorda, altresì, che tale obiettivo strategico si connette all'attuazione dell'articolo 13 dello Statuto Speciale, dell'articolo 22 della legge 5 maggio 2009, n. 42 (perequazione infrastrutturale), nonché dell'accordo in materia di finanza pubblica fra lo Stato e la Regione Sardegna del 7 novembre 2019 relativamente alla costituzione di un tavolo tecnico-politico sui costi dell'insularità.

In proposito, il Vicepresidente richiama i contenuti della precedente deliberazione n. 42/15 del 22 ottobre 2019 con la quale la Giunta regionale ha inteso avviare il percorso volto all'attuazione dell'articolo 22 della legge n. 42/2009 attraverso la definizione di parametri oggettivi relativi alla misurazione del divario esistente nei livelli di infrastrutturazione tra la Sardegna e le altre aree geografiche del territorio nazionale, con l'obiettivo di determinare un coefficiente insulare che consenta un corretto incremento dei trasferimenti destinati alla Sardegna ai fini della perequazione infrastrutturale.

Il Presidente riferisce, inoltre, che il Consiglio regionale nella seduta del 24 settembre 2019 ha istituito la Commissione Speciale inerente al riconoscimento del principio di insularità e ha disposto che tale organismo riferisca annualmente al Consiglio regionale sullo stato di avanzamento dei propri lavori e, in particolare, sulle attività di 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. Con l'ordine del giorno che ha istituito la Commissione il Consiglio regionale ha altresì disposto che la stessa operi in piena sinergia e collaborazione con l'esecutivo regionale.

Quanto sopra premesso, il Vicepresidente riferisce che con le modifiche apportate dall'articolo 15 del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121 ("Disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale"), la nuova formulazione dell'articolo 22 della legge 5 maggio 2009, n. 42 prevede che:

"1. Al fine di assicurare il recupero del divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, anche infra-regionali, nonché di garantire analoghi livelli essenziali di infrastrutturazione e dei servizi a essi connessi, entro e non oltre il 30 novembre 2021 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le amministrazioni competenti, le strutture tecniche del Ministro per il sud e la coesione territoriale, effettua, limitatamente alle infrastrutture statali, la ricognizione del numero e della classificazione funzionale delle strutture sanitarie, assistenziali e scolastiche, nonché del numero e dell'estensione, con indicazione della relativa classificazione funzionale, delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali, idriche.

Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nonché gli enti locali e gli altri soggetti pubblici e privati competenti, anche avvalendosi del supporto tecnico-amministrativo dell'Agenzia per la coesione territoriale, provvedono alla ricognizione delle infrastrutture di cui al primo periodo non di competenza statale.

La ricognizione effettuata dagli enti locali e dagli altri soggetti pubblici e privati è trasmessa alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano entro il 30 novembre 2021 che la trasmettono, unitamente a quella di propria competenza, nei successivi cinque giorni, alla Conferenza delle regioni e delle province autonome. Questa predispose il documento di ricognizione conclusivo da comunicare, entro e non oltre il 31 dicembre 2021, al Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri."

Il Vicepresidente riferisce, altresì, che in esito alla suddetta ricognizione "con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sentiti i Ministri delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per gli affari regionali e le autonomie, dell'economia e delle finanze, e per il Sud e la coesione territoriale, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n.



281, da adottarsi entro il 31 marzo 2022, sono stabiliti i criteri di priorità e le azioni da perseguire per il recupero del divario infrastrutturale e di sviluppo risultante dalla ricognizione predetta, avuto riguardo alle carenze infrastrutturali, anche con riferimento agli aspetti prestazionali e qualitativi, sussistenti in ciascun territorio, con particolare attenzione alle aree che risentono di maggiori criticità nei collegamenti infrastrutturali con le reti su gomma e su ferro di carattere e valenza nazionale della dotazione infrastrutturale di ciascun territorio, all'estensione delle superfici territoriali e alla specificità insulare e delle zone di montagna e delle aree interne, nonché dei territori del Mezzogiorno, alla densità della popolazione e delle unità produttive, e si individuano i Ministeri competenti e la quota di finanziamento con ripartizione annuale, tenuto conto di quanto già previsto dal PNRR e dal Piano complementare di cui al decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, a valere sulle risorse del fondo cui al comma 1-ter.

I criteri di priorità per la specificità insulare devono tener conto di quanto previsto dall'articolo 1, comma 690, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e degli esiti del tavolo tecnico-politico sui costi dell'insularità di cui al punto 10 dell'accordo in materia di finanza pubblica fra lo Stato e la regione Sardegna del 7 novembre 2019, purché sia comunque assicurato il rispetto dei termini previsti dal presente articolo.”

Con riguardo alle azioni poste in essere dall'Amministrazione regionale per attuare le disposizioni sopra richiamate, il Vicepresidente riferisce che nonostante i ripetuti solleciti formulati sul punto al Governo nel corso degli ultimi due anni, il tavolo tecnico-politico sul tema dell'insularità non si è ancora costituito. La Regione, tuttavia, nel 2021 ha raggiunto con il Governo un nuovo accordo in materia di rapporti finanziari che, oltre a rideterminare il contributo alla finanza pubblica per gli anni dalla 2022 al 2025, nelle more dell'avvio del predetto tavolo, ha previsto l'attribuzione alla Regione di significative risorse a titolo di acconto da destinare alla compensazione degli svantaggi strutturali derivanti dalla condizione di insularità, nella misura di 66,6 milioni di euro per l'anno 2021 e di 100 milioni di euro all'anno a decorrere dal 2022.

Inoltre, il Presidente riferisce che gli uffici dell'Amministrazione regionale, anche sulla base dei lavori condotti dalla Commissione regionale per l'insularità e, specificamente, del Rapporto sui costi dell'insularità realizzato nel 2020 per conto della stessa Commissione dall'Istituto Bruno Leoni, hanno predisposto un Dossier sull'Insularità che evidenzia quali siano le caratteristiche tipiche dell'economia insulare, i fattori che ne determinano lo svantaggio competitivo e ne quantifica i costi.



Nel contempo, nel suddetto documento si elencano anche le principali azioni che possono far fronte agli svantaggi derivanti dall'insularità e, in particolare:

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

Tanto premesso, il Vicepresidente, d'intesa con gli Assessori della Programmazione, Bilancio, Credito e Assetto del Territorio e dei Lavori Pubblici, ritenendo necessario ai fini della partecipazione regionale al tavolo tecnico-politico sull'insularità attribuire il coordinamento delle attività svolte nell'ambito dello stesso, considerato che la Giunta regionale ha già assegnato alla Direzione generale dei Servizi Finanziari uno specifico obiettivo direzionale volto allo "Studio e analisi dei costi dell'insularità e delle misure compensative più idonee finalizzati alla formulazione di proposte per la definizione di un'intesa bilaterale con lo Stato, nell'ambito del tavolo tecnico-politico sull'insularità", propone:

- di attribuire alla Direzione generale dei Servizi Finanziari il coordinamento delle attività tecnico-amministrative svolte dal gruppo di lavoro regionale nell'ambito della partecipazione ai lavori dell'istituendo tavolo tecnico-politico sui costi dell'insularità di cui al punto 10 dell'accordo in materia di finanza pubblica tra lo Stato e la Regione Sardegna del 7 novembre 2019;
- di incaricare la Direzione generale dei Servizi Finanziari di aggiornare i documenti già predisposti in materia di insularità, anche avvalendosi delle altre Direzioni generali dell'amministrazione regionale per le materie di loro competenza. Con l'aggiornamento del dossier insularità, dovranno anche essere definite le proposte relative alle misure compensative da sottoporre ai rappresentanti del Governo per la mitigazione o la rimozione degli svantaggi connessi all'insularità della Sardegna.
- di stabilire che le Direzioni generali competenti per materia sono tenute a fornire il necessario supporto per le attività di cui al precedente alinea; la Direzione generale dei Lavori Pubblici, dovrà inoltre, nello specifico, fornire i dati della ricognizione delle infrastrutture regionali di cui



al citato art. 22 della legge n. 42/2009, con le opportune rielaborazioni che dovessero essere ritenute utili.

La Giunta regionale, udita la proposta del Vicepresidente, d'intesa con gli Assessori della Programmazione, Bilancio, Credito e Assetto del Territorio e dei Lavori Pubblici, visto il parere favorevole di legittimità dei Direttori generali dei Servizi Finanziari e della Presidenza sulla proposta in esame

DELIBERA

- di attribuire alla Direzione generale dei Servizi Finanziari il coordinamento delle attività tecnico-amministrative svolte dal gruppo di lavoro regionale nell'ambito della partecipazione ai lavori dell'istituendo tavolo tecnico-politico sui costi dell'insularità di cui al punto 10 dell'accordo in materia di finanza pubblica tra lo Stato e la Regione Sardegna del 7 novembre 2019;
- di incaricare la Direzione generale dei Servizi Finanziari di aggiornare i documenti già predisposti in materia di insularità, anche avvalendosi delle altre Direzioni generali dell'amministrazione regionale per le materie di loro competenza. Con l'aggiornamento del dossier insularità, dovranno anche essere definite le proposte relative alle misure compensative da sottoporre ai rappresentanti del Governo per la mitigazione o la rimozione degli svantaggi connessi all'insularità della Sardegna.
- di stabilire che le Direzioni generali competenti per materia sono tenute a fornire il necessario supporto per le attività di cui al precedente alinea; la Direzione generale dei Lavori Pubblici, dovrà inoltre, nello specifico, fornire i dati della ricognizione delle infrastrutture regionali di cui al citato art. 22 della legge n. 42/2009, con le opportune rielaborazioni che dovessero essere ritenute utili.

La presente deliberazione è trasmessa al Consiglio regionale.

Letto, confermato e sottoscritto.

Il Direttore Generale

Giovanna Medde

Il Vicepresidente

Alessandra Zedda



Consiglio Regionale della Sardegna
Il Presidente

Commissione speciale per il riconoscimento
del principio d'insularità
Il Presidente

Prot. n. 394 / Seg. Pres.

Cagliari,

19 GEN. 2022

Al Presidente della
Regione Autonoma della Sardegna
On. Christian Solinas
presidente@regione.sardegna.it

Onorevole Presidente,

desideriamo esprimere vivo apprezzamento per la deliberazione n. 48/11, approvata dalla Giunta regionale nella seduta del 10 dicembre 2021, relativa alle azioni per rimuovere gli squilibri derivanti dall'insularità della Sardegna, con particolare riferimento agli indirizzi per l'attivazione del tavolo tecnico-politico sui costi dell'insularità.

Come è noto, l'intero Consiglio e la Commissione speciale per l'insularità stanno seguendo con attenzione il delicato iter per l'approvazione del disegno di legge costituzionale per il riconoscimento del principio d'insularità, ma annette altresì grande importanza a tutte le misure che, parallelamente, affrontano singoli aspetti del grande tema dell'insularità, a partire dal recupero del divario infrastrutturale anche infra-regionale di cui al decreto legge 10 settembre 2021, n. 121 ("Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali").

Il cammino verso il riconoscimento della condizione di svantaggio, infatti, passa anche attraverso lo studio della dotazione infrastrutturale e l'individuazione di opportuni indicatori e delle azioni da intraprendere per colmare il gap attuale; studio, tra l'altro, già avviato da parte dell'Assessorato dei LL.PP.

Per questi motivi, nel richiamare il mandato della Commissione speciale e nella piena convinzione della necessità di operare unitariamente nella prosecuzione del percorso già intrapreso e nelle azioni future, si prega la S.V. di contare sulla nostra piena e totale collaborazione e di coinvolgere la Commissione nell'ambito delle attività di aggiornamento del "dossier insularità", anche relativamente alla definizione delle misure compensative da sottoporre ai rappresentanti del Governo.

Con i più cordiali saluti

Il Presidente del Consiglio regionale
Michele Pats

Il Presidente della Commissione speciale
Michele Cossa



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Accordo Regione-Stato: al via il tavolo tecnico-politico per la quantificazione delle compensazioni per la Sardegna. Il Presidente Solinas: “Risultato strategico per rimuovere disuguaglianze storiche e costruire nuove opportunità di crescita e di sviluppo”

“Un ulteriore risultato raggiunto nel confronto con lo Stato, frutto di un impegno incessante, che certifica definitivamente il dovere in capo allo stato di rimuovere le disuguaglianze che cittadini e imprese sarde hanno dovuto subire per decenni, sopportando maggiori costi sull’energia, sui trasporti ed in altri settori che hanno determinato una compressione di opportunità per l’intero sistema Sardegna rispetto al resto della Penisola”, spiega il Presidente Solinas.

Cagliari, 8 febbraio 2022 - Ha preso avvio oggi il Tavolo tecnico politico finalizzato alla quantificazione e alla compensazione dei costi derivanti dagli svantaggi strutturali determinati dalla condizione insulare, come previsto dall’accordo stipulato tra il Presidente della Regione Christian Solinas e il Governo in materia di finanza pubblica nel 2019. “Un ulteriore risultato raggiunto nel confronto con lo Stato, frutto di un impegno incessante, che certifica definitivamente il dovere in capo allo stato di rimuovere le disuguaglianze che cittadini e imprese sarde hanno dovuto subire per decenni, sopportando maggiori costi sull’energia, sui trasporti ed in altri settori che hanno determinato una compressione di opportunità per l’intero sistema Sardegna rispetto al resto della Penisola”, spiega il Presidente Solinas. “Dopo il riconoscimento di 1,6 miliardi di euro per investimenti infrastrutturali e i diversi acconti già ottenuti sulla compensazione di tali svantaggi strutturali - prosegue il Presidente - il tavolo che si insedia oggi dovrà finalmente definire l’impegno finanziario complessivo dello Stato, che si tradurrà in nuove risorse da investire a favore dei cittadini e delle imprese. La condizione insulare e la perifericità hanno prodotto nel tempo un incremento dei costi e creato ritardi e debolezze nel processo di sviluppo

oltreché limiti oggettivi rispetto agli standard ottimali di infrastrutture e servizi. La Sardegna in questi anni non ha pietito favoritismi ma rivendicato con forza il diritto ad avere pari opportunità di sviluppo e accesso al mercato internazionale senza più gli squilibri ed i divari accumulati nel tempo rispetto alle altre Regioni italiane ed europee". "Mentre i soliti profeti di sventura intonano il loro canto sterile e distorsivo dai propri ovattati scranni, la mia Giunta continua a parlare con il linguaggio dei fatti e dei numeri: abbiamo già raggiunto risultati eccezionali sul fronte finanziario, certificati dalla Corte dei Conti in sede di parifica, a partire dalla poderosa riduzione del disavanzo fino all'aumento considerevole delle risorse disponibili grazie agli accordi già operativi sulla ridefinizione del concorso al risanamento della finanza pubblica e agli acconti ottenuti a compensazione dei maggiori oneri derivanti dagli svantaggi permanenti della condizione geografica dell'Isola, che hanno lasciato nelle casse della Regione centinaia di milioni di euro", ha concluso il Presidente Solinas.

All'incontro avvenuto nel pomeriggio in videoconferenza, alla presenza del sottosegretario al Ministero dell'Economia Alessandra Sartore, ha partecipato anche l'Assessore della Programmazione e Bilancio, Giuseppe Fasolino. "Con l'istituzione del tavolo tecnico mettiamo finalmente un punto fermo su un tema strategico per la nostra Isola - ha spiegato l'Assessore Fasolino - La Sardegna si trova davanti a una sfida epocale: siamo pronti a favorire una nuova fase di sviluppo che accresca le potenzialità della nostra Isola, ma per farlo è necessario superare i ritardi strutturali della Sardegna. La compensazione dei divari territoriali non può che passare per i progetti legati alla condizione geografica, e per questo abbiamo chiesto che lo Stato condivida un progetto di sviluppo che darà la possibilità ai sardi di avere le stesse opportunità ai cittadini del resto dell'Italia".

Le rivendicazioni della Regione partono dalla consapevolezza delle implicazioni negative sulla società e sull'economia della Sardegna della condizione di insularità (maggiori costi di produzione, limitata dimensione del mercato, conclamate difficoltà nella circolazione di persone e merci). In questo contesto, ha spiegato sempre l'esponente della Giunta Solinas, "il compito dello Stato deve essere quello di garantire ai cittadini della Sardegna uguali opportunità e condizioni di sviluppo rispetto agli altri cittadini italiani, intervenendo per eliminare i gap derivanti dall'insularità e, laddove ciò non sia possibile, garantendo interventi normativi e misure di agevolazione finanziarie e fiscali a compensazione degli svantaggi". Il tavolo politico verrà aggiornato a breve coinvolgendo anche l'Agenzia della Coesione e tutti gli altri attori nazionali e regionali al fine di avere una visione complessiva delle azioni necessarie al recupero del divario infrastrutturale e socio-economico. In sede tecnica la Regione è stata incaricata di coordinare i rapporti con gli uffici dello Stato per analizzare i fattori che incidono maggiormente sul divario di competitività con le altre regioni.

Ultimo aggiornamento: 08.02.22

© 2022 Regione Autonoma della Sardegna



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

DELIBERAZIONE N. 42/15 DEL 22.10.2019

Oggetto: Avvio del procedimento per il riequilibrio dell'insularità della Sardegna. Attuazione dell'articolo 13 dello Statuto Speciale e dell'articolo 22 della legge 5 maggio 2009, n. 42.

L'Assessore dei Lavori Pubblici, d'intesa con il Presidente, ricorda che uno degli obiettivi principali dell'attuale legislatura è quello di ottenere dallo Stato il riconoscimento del grave e permanente svantaggio naturale derivante dall'insularità e l'adozione di misure adeguate a garantire alla popolazione isolana un'effettiva parità ed un reale godimento dei diritti individuali inalienabili.

L'attivazione del procedimento per il riequilibrio dell'insularità della Sardegna in attuazione dell'articolo 13 dello Statuto Speciale e dell'articolo 22 della legge 5 maggio 2009, n. 42, nasce dall'esigenza di assicurare alle famiglie e alle imprese sarde pari opportunità e pari diritti rispetto ai cittadini europei.

L'Assessore dei Lavori Pubblici riferisce che l'avvio del procedimento in parola si inserisce in un percorso che si è sostanziato nella proposta di legge di iniziativa popolare, sottoscritto da oltre 100mila cittadini, di modifica dell'articolo 119 della Costituzione che prevede l'inserimento del principio di insularità, già contemplato nella Carta costituzionale, seppur in misura insufficiente, ma venuto meno a seguito della riforma del Titolo V della Costituzione nel 2001.

Con la presente deliberazione si intende avviare un processo che introduca in termini puntuali la questione relativa alla definizione di parametri oggettivi relativi alla misurazione e alla compensazione degli effetti conseguenti al divario di sviluppo economico derivante dall'insularità, alla base della determinazione certa e oggettiva, oltre che politica, dei trasferimenti di risorse e delle azioni da attuare. L'obiettivo è definire con certezza la misurazione del livello di penalizzazione permanente che l'isola subisce a causa della posizione geografica, sia sul piano economico sia sul piano sociale, per poi affrontare il problema dei poteri legati alla specialità e all'autonomia della Sardegna.

In particolare, il nuovo rapporto tra Stato e Regione deve essere incentrato sulla questione del deficit infrastrutturale, dei servizi e sulle risorse locali: i collegamenti e la continuità territoriale interna ed esterna, i trasporti (stradali, ferroviari, aerei, marittimi), l'infrastrutturazione della rete idrica, l'ambiente (depurazione e monitoraggio dell'acqua, ciclo dei rifiuti, salubrità dell'aria, clima e dissesto idrogeologico, aree naturali), l'energia (energia elettrica, raccolta, gestione e fruizione delle acque),



l'infrastrutturazione della tecnologia dell'innovazione (es. la banda larga), il servizio sanitario, l'istruzione, i beni culturali e paesaggistici.

A tale proposito, l'Assessore richiama l'articolo 22 (Perequazione infrastrutturale) della legge n. 42 del 2009, che dispone quanto segue:

"In sede di prima applicazione, il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministro per le riforme per il federalismo, il Ministro per la semplificazione normativa, il Ministro per i rapporti con le regioni e gli altri Ministri competenti per materia, predispone una ricognizione degli interventi infrastrutturali, sulla base delle norme vigenti, riguardanti le strutture sanitarie, assistenziali, scolastiche nonché la rete stradale, autostradale e ferroviaria, la rete fognaria, la rete idrica, elettrica e di trasporto e distribuzione del gas, le strutture portuali ed aeroportuali. La ricognizione è effettuata tenendo conto, in particolare, dei seguenti elementi:

...

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".

L'Assessore richiama, inoltre, l'articolo 3 della Costituzione italiana, il quale dispone quanto segue:

"Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono eguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso, di razza, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali. È compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e la uguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese".

È indispensabile, per questo motivo, un modello di analisi dell'insularità che consenta di definire una serie di indicatori al fine di porre le basi per una concreta e reale valutazione del rapporto tra esigenze di infrastrutturazione e fabbisogni finanziari. Un modello che metta dunque in discussione gli attuali criteri di distribuzione delle risorse disponibili.

Per comprendere il divario insulare e la costante penalizzazione che da sempre grava sulla Sardegna è possibile fare riferimento alle informazioni messe a disposizione da "Atlante statistico territoriale delle infrastrutture", elaborato dall'ISTAT, che contiene un ampio panorama di dati sulla dotazione e la funzionalità delle infrastrutture, dal quale emergono valori di comparazione assolutamente emblematici dell'assenza di uniformità di trattamento, di coesione e unità nazionale.



L'Assessore riporta, a titolo esemplificativo, i valori indicati con riferimento al comparto delle reti ferroviarie: l'indice è di 100 per l'Italia, di 87,81 per il Mezzogiorno, di appena 15,06 per la Sardegna. A questi indici infrastrutturali di dotazione si aggiungono le analisi compiute dal "Centro ricerche economiche, sociologiche e di mercato" (CRESME) in relazione alle risorse finanziarie pro capite e territoriali stanziare negli ultimi dieci anni a favore delle infrastrutture, contenute nel rapporto del 2 luglio del 2010 predisposto a seguito della deliberazione dell'ufficio di presidenza dell'VIII Commissione (Ambiente, territorio e lavori pubblici) della Camera dei deputati del 22 luglio 2009.

Nell'analisi che si propone, prescindendo da ulteriori articolazioni e interdipendenze, come per esempio il divario conseguente all'insularità, sono stati presi in esame due parametri oggettivi, quali quello territoriale (spesa per chilometro quadrato) e quello demografico (spesa pro capite).

Con riferimento allo stanziamento per chilometro quadrato, il parametro preso in esame è quello della superficie territoriale dal quale emerge che il valore medio nazionale del costo dell'intero programma decennale risulta pari a circa 1,190 milioni di euro per chilometro quadrato.

Sono nove le regioni con valori superiori a questa media nazionale: innanzitutto la Liguria, che sfiora i 4 milioni per chilometro quadrato, seguita dalla Calabria, con 3 milioni. Tra il milione e i due milioni si attestano alcune regioni più estese, nell'ordine la Lombardia, il Veneto, la Sicilia e la Campania. Seguono tra le altre il Molise, il Friuli e il Piemonte. Leggermente al di sotto della media il Lazio. Ultime della graduatoria risultano la Sardegna con circa 237.000 euro per chilometro quadrato e le Marche con poco più di 225.000 euro per chilometro quadrato.

La rappresentazione economica del divario nella pianificazione infrastrutturale del Paese riporta un dato talmente macroscopico da evidenziare una vera e propria emergenza nazionale sul piano della coesione economica ed infrastrutturale, minando i presupposti fondamentali della stessa Carta costituzionale in termini di coesione nazionale, eguaglianza tra cittadini e libertà.

Tale analisi assume una valenza ancor più significativa con riferimento al dato relativo al valore pro capite dell'investimento infrastrutturale nel nostro Paese, oggi stimato per l'intero programma infrastrutturale pari ad una media di circa 6.000 euro ad abitante se si considera l'intero costo, quindi compresa la quota non ripartibile a livello regionale (14.143 milioni di euro).

Il valore pro capite maggiore lo fa registrare la Calabria con circa 23.000 euro ad abitante, seguono il Molise con oltre 18.000 euro, la Basilicata con 14.000 euro, la Liguria con 13.000 euro, il Friuli e l'Umbria con oltre 8.000 euro. Tra le regioni più estese, al di sopra della media regionale si collocano: la Sicilia con oltre 7.000 euro, il Piemonte, con un importo leggermente inferiore (6.978



euro) e il Veneto con oltre 6.000 euro. L'Emilia Romagna supera i 5.000 euro, la Lombardia registra un valore intorno ai 4.000 euro, al pari della Toscana, mentre Lazio e Campania si attestano sui 3.000 euro. Per la Sardegna si registrano 3.423 euro pro capite.

Ad oggi la contabilità nazionale descritta nei Conti Pubblici Territoriali al 2017 (CPT) conferma sia la penalizzazione subita dalla Sardegna, sia l'estrema diversificazione tra regioni che caratterizza la spesa relativa all'amministrazione, al funzionamento e al supporto della mobilità e delle reti infrastrutturali. In particolare l'indicatore della spesa totale per kmq da parte delle amministrazioni centrali e delle imprese pubbliche nazionali nel settore della viabilità, comprensiva degli investimenti per la realizzazione, il funzionamento, l'utilizzo e la manutenzione di strade, autostrade, illuminazione pubblica, trasporto ferroviario, marittimo, aereo, lacuale e fluviale, compresi porti, aeroporti, stazioni, interporti, degli investimenti per le attività e i servizi connessi ai sistemi e infrastrutture per trasporto su strada, il finanziamento e la gestione di linee di trasporto pubblico le sovvenzioni per l'esercizio e le strutture delle ferrovie in concessione, è pari per la Sardegna a 18.847,32 euro, che rappresenta il valore più basso in assoluto, ben al di sotto della media nazionale (pari a 48.520,88 euro). Il valore massimo pari a 123.797,53 euro si registra per la Regione Liguria.

Stessa situazione di divario è registrata dall'indicatore che misura la spesa totale per chilometro quadro relativa agli investimenti nelle reti infrastrutturali da parte delle amministrazioni centrali e delle imprese pubbliche nazionali comprendente (oltre al settore delle telecomunicazioni) il settore dell'energia, un settore cruciale anche con riferimento agli obblighi oggi imposti dalla politica energetica e ambientale nazionale in materia di efficienza e sicurezza energetica, utilizzo di fonti rinnovabili e mercato unico dell'energia e competitività (vedi il Piano Nazionale integrato per il clima e l'energia e il quadro comunitario per l'energia e il clima al 2030). In particolare la spesa totale per kmq che comprende gli investimenti relativi all'impiego delle fonti di energia quali combustibili, petrolio e gas naturali, combustibili nucleari, energia elettrica e non elettrica e i contributi per la realizzazione di interventi in materia di risparmio energetico e di sviluppo delle fonti rinnovabili. Il valore dell'indicatore in questione posiziona la Regione Sardegna agli ultimi posti con un valore di 97.863,27 euro (media 205.605,32 euro, valore massimo 736.862,04 euro per la Regione Lazio).



Al divario consegue un sistema infrastrutturale inadeguato ed insufficiente, con una rete viaria carente sia per quanto riguarda l'estensione e lo sviluppo, che per la qualità delle prestazioni ed i servizi offerti. La Sardegna è infatti l'unica regione italiana che non prevede tronchi autostradali all'interno del suo territorio.

I dati emersi configurano un gravissimo divario di trattamento tra regioni che, anche escludendo opere interregionali o di interesse nazionale, costituisce un vero e proprio ulteriore limite alla coesione nazionale che l'azione della Regione Sardegna, partendo dalla presente deliberazione, si propone di superare mediante l'utilizzo di parametri oggettivi e obiettivi.

Le stesse modalità di misurazioni oggettive dovranno essere adottate per quantificare i disagi sopportati dalla popolazione sarda negli spostamenti verso il resto d'Italia e i maggiori costi sostenuti dai viaggiatori per raggiungere l'Isola rispetto alle altre mete del Continente.

Per queste ragioni, prosegue l'Assessore dei Lavori Pubblici, è indispensabile avviare il processo per colmare il divario tra la Sardegna e l'Italia, tra la Sardegna e l'Europa, attraverso l'attuazione dell'articolo 22 della legge n. 42 del 2009, disposizione ancora oggi inattuata, per la quale si rende necessario procedere, di concerto con gli Enti Locali Territoriali, alla predisposizione di una articolata proposta di legge, concordata con il Consiglio Regionale, sulla quale intraprendere un serrato e leale confronto con lo Stato, che conduca all'approvazione finale con legge dello Stato.

La Giunta regionale, condividendo quanto proposto dall'Assessore dei Lavori Pubblici, di intesa con il Presidente, visto il parere favorevole di legittimità del Direttore generale dell'Assessorato dei Lavori Pubblici

DELIBERA

- di avviare il percorso volto all'attuazione dell'articolo 22 della legge n. 42/2009 anche attraverso una richiesta al Parlamento affinché deleghi il Governo per l'attuazione del citato articolo;
- di demandare ad un successivo provvedimento della Giunta l'individuazione delle proposte da negoziare con lo Stato ed, in particolare, individuare oltre all'indice ordinario per misurare la perequazione, un coefficiente insulare che consenta un corretto incremento dei trasferimenti destinati alla Sardegna;
- di incaricare le Direzioni generali competenti nelle materie interessate di effettuare le analisi e



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

DELIBERAZIONE N. 42/15
DEL 22.10.2019

- gli approfondimenti necessari per l'elaborazione di un documento tecnico da presentare alla Giunta regionale per la formalizzazione della proposta;
- di dare mandato alla Direzione generale dei Lavori Pubblici di promuovere ogni iniziativa finalizzata all'acquisizione dei contributi tecnici curati dagli altri Assessorati competenti e di recepire gli elaborati in un documento unitario e condiviso entro due mesi dall'approvazione della presente deliberazione;
 - di inviare la presente deliberazione al Presidente del Consiglio regionale e al Presidente del Consiglio dei Ministri.

Letto, confermato e sottoscritto.

Il Direttore Generale

Silvia Curto

Il Presidente

Christian Solinas



Università degli Studi di Cagliari
Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali

Insularità e Unione europea. Un cambio di approccio e
possibili proposte.

Studio preliminare per la Commissione speciale per il riconoscimento del principio di insularità del Consiglio Regionale della Sardegna per individuare nuovi approcci e prospettive di interlocuzione con le istituzioni europee sull'insularità e i suoi svantaggi permanenti per la Regione Autonoma della Sardegna, i suoi cittadini e le sue imprese.

A cura di Alessio Zuddas, PhD, Università degli Studi di Cagliari.

SOMMARIO

Nota introduttiva	1
Sardegna-Europa. La distanza geografica e politica	2
Uno svantaggio economico mai colmato	6
Sfruttare gli svantaggi dell'insularità	10
La necessità di un nuovo approccio	12
La prospettiva europea	15
Il Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale: una possibile soluzione europea	19

Nota introduttiva

Il presente studio preliminare, frutto dell'accordo tra il Consiglio Regionale della Sardegna e il Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali dell'Università degli Studi di Cagliari, mira a individuare possibili nuovi approcci e prospettive di interlocuzione con le istituzioni europee sul tema dell'insularità e, più nel dettaglio, delle misure volte a colmare gli svantaggi permanenti dei cittadini e delle imprese sarde. Come definito nella riunione operativa del gennaio 2022, sono stati esplorati i possibili ambiti di manovra sulle istituzioni europee, utili ad assicurare politiche efficaci e sostenute dalla stessa Commissione europea. Prima di individuare tali politiche è, tuttavia, necessario definire gli ambiti di intervento, per calibrare le successive proposte e interlocuzioni con gli organi europei che si occupano di specificità particolari come quelle legate all'insularità. L'analisi si è principalmente focalizzata su questo aspetto e sulla ricerca di situazioni simili a quelle della Sardegna, che possano essere utili a portare avanti i lavori della Commissione speciale per il riconoscimento del principio di insularità.

Il presente lavoro ha l'obiettivo di definire una base per le necessarie ulteriori indagini specifiche sulle possibili ipotesi di cooperazione e coordinamento bilaterale e multilaterale tra la Regione Autonoma della Sardegna, le istituzioni europee e le altre realtà italiane e dell'Unione che si trovano nella stessa situazione della Sardegna.

Sardegna–Europa. La distanza geografica e politica

La Regione Autonoma della Sardegna, in quanto isola, subisce uno svantaggio economico e sociale dovuto alla discontinuità territoriale con il resto del continente europeo. Tale situazione socioeconomica strutturale non è stata colmata, nel corso del processo di integrazione europea, da adeguate politiche e misure comunitarie¹. Dal punto di vista nazionale, su iniziativa del Consiglio Regionale della Sardegna è in corso il processo di modifica della Costituzione per il re-inserimento del principio di insularità, primo passo per riaffermare una peculiarità geografica riconosciuta sin dall'immediato dopoguerra, ma venuta meno dopo la riforma del titolo V della Costituzione nell'ottica del cosiddetto "federalismo fiscale"². Dal punto di vista europeo, allo stesso tempo, i numerosi finanziamenti attraverso i fondi di coesione, i fondi di sviluppo regionale e i programmi di assistenza alle regioni sottosviluppate, non hanno portato alla riduzione del divario tra la Sardegna e il resto delle regioni italiane ed europee.

Nella medesima situazione si trovano le altre isole europee del mediterraneo che, rispetto alle regioni continentali dei paesi di appartenenza, condividono con la Sardegna il succitato svantaggio strutturale. Non si tratta, inoltre, di una situazione temporanea dovuta a calamità naturali o crisi localizzate che, diversamente, permettono di avviare un processo di resilienza sia della società sia del mercato. Per

¹ Tra gli altri, si veda il recente studio portato avanti da I. Musiałkowska, O. Potluka, & P. Idczak (Eds.), *Successes & Failures in EU Cohesion Policy: An Introduction to EU cohesion policy in Eastern, Central, and Southern Europe*, Warsaw, De Gruyter, 2020; e l'ESPON Final Report 2013, *The Development of the Islands –European Islands and Cohesion Policy (EUROISLANDS)*.

² Si riporta il testo dell'Art. 119, terzo comma, pre-riforma [legge cost. 18 ottobre 2001, n. 3 (g.u. 24 ottobre 2001, n. 248)] «Per provvedere a scopi determinati, e particolarmente per valorizzare il Mezzogiorno e le isole, lo stato assegna per legge a singole regioni contributi speciali» e post-riforma «La legge dello Stato istituisce un fondo perequativo, senza vincoli di destinazione, per i territori con minore capacità fiscale per abitante».

questo motivo, le politiche volte a colmare questo divario strutturale non possono che essere mirate e di lungo periodo. I limiti imposti dall'insularità e dall'inadeguatezza delle politiche messe finora in campo hanno evidenziato la necessità di un cambiamento nell'approccio e nello studio delle misure che possono cercare di limitare lo svantaggio e il difficile accesso dei cittadini e delle imprese sarde al territorio e alle opportunità sociali ed economiche del resto del continente italiano ed europeo. Nei casi in cui è stato approfondito l'impatto delle politiche di coesione europee e l'incremento dell'euroscetticismo è stato appurato, da diversi studi³, che la mancanza di un impatto tangibile nella vita quotidiana dei cittadini determina un aumento dell'euroscetticismo. In particolare, è stato appurato che gli investimenti finanziati dall'Unione europea sono correlati a un avvicinamento dei cittadini all'Ue solo nei casi in cui tali investimenti determinano un aumento delle opportunità economiche nelle realtà territoriali particolarmente svantaggiate. Per citare Crescenzi, Di Cataldo e Giua «I soldi non possono comprare l'amore per l'Unione europea, ma la loro capacità di generare nuove opportunità locali certamente può farlo»⁴. In molte realtà territoriali europee si è osservato un aumento o una riduzione, dell'euroscetticismo, con una valutazione dei risultati elettorali alle elezioni locali, nazionali ed europee. Su questo frangente, la Sardegna e la Sicilia si sono contraddistinte, nelle ultime elezioni europee, per la scarsissima affluenza alle urne rispetto al resto delle circoscrizioni nazionali (Figura 1). Solo il 37,2 % dei cittadini delle due maggiori isole italiane si è recato alle urne, un dato che certifica

³ Rodríguez-Pose, Dijkstra (2020), Crescenzi, Di Cataldo, Giua (2020).

⁴ Crescenzi, Di Cataldo, Giua (2020).

quanto la disaffezione e la scarsa considerazione per le istituzioni europee sia ormai una tendenza affermata, in particolare in Sardegna, ove solo il 36,25 % degli aventi diritto si è recato alle urne il 26 maggio 2019.

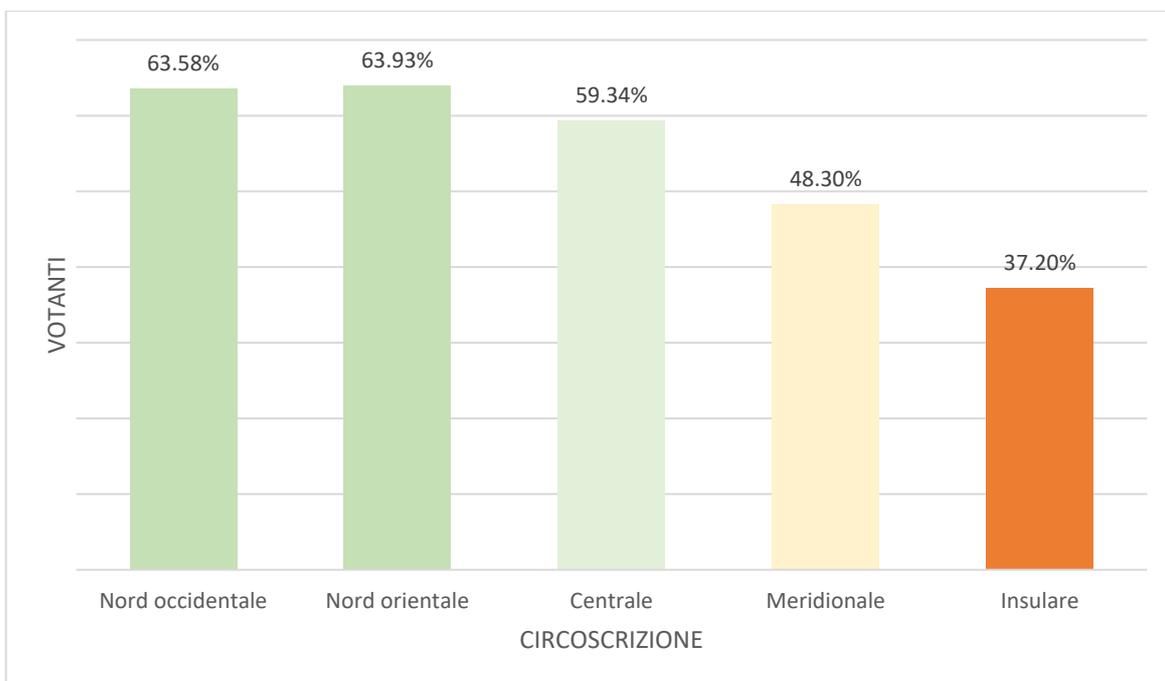


Figura 1 Affluenza elezioni europee 2019 per circoscrizione. Elaborazione dell'autore su dati del Ministero dell'Interno.

Le elezioni europee del 2019 non sono un caso isolato, visto che l'astensione in Sardegna è, sin dalle elezioni del 2009, una tendenza ormai affermata. Il dato dell'affluenza, a prescindere dall'esito politico delle singole tornate elettorali, dimostra come per i cittadini sardi vi sia una notevole distanza tra l'isola e l'Unione europea, una distanza ormai non solo geografica ma anche politica.

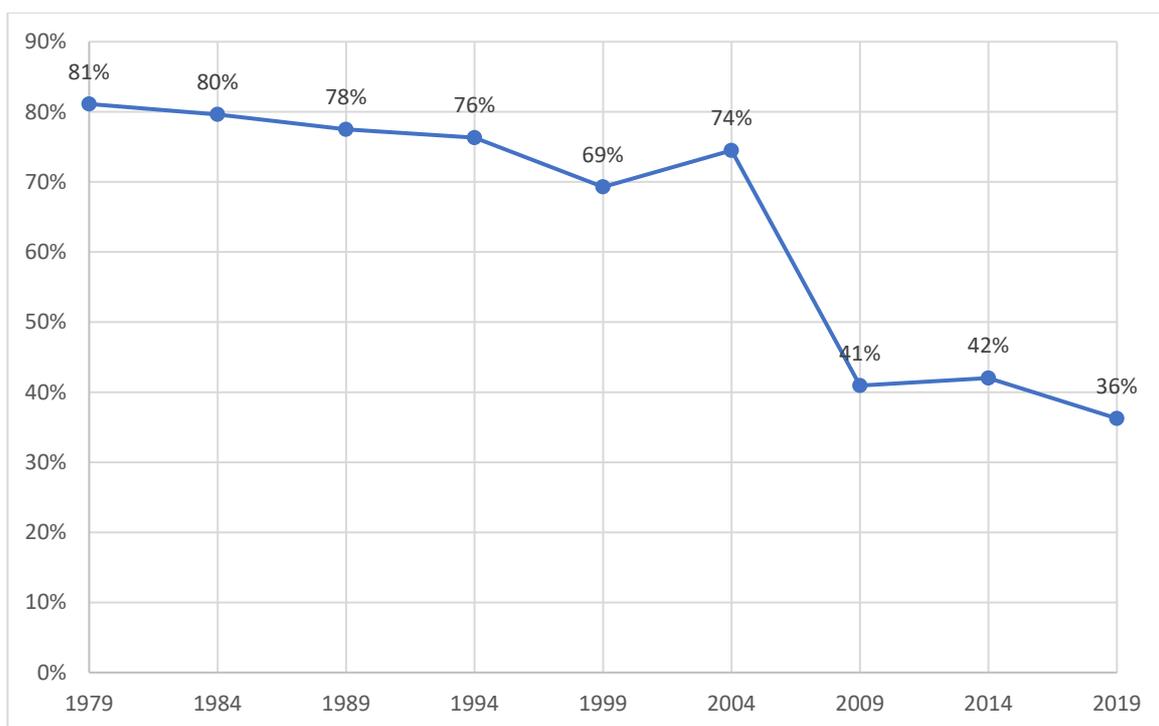


Figura 2 Storico dell'affluenza alle elezioni europee in Sardegna. Elaborazione dell'autore su dati del Ministero dell'Interno.

Vista la solida appartenenza storica e politica dell'Italia, e di conseguenza della Sardegna, alla Comunità economica europea prima, e all'Unione europea poi, è importante riflettere sulle cause di questa distanza tra i cittadini sardi e le istituzioni europee. Gli investimenti europei in Sardegna sono stati numerosi e diversificati nel corso degli anni⁵, con interventi mirati al miglioramento della realtà economica, sociale e culturale del territorio sardo. L'obiettivo strategico volto a ridurre la distanza tra Europa e Sardegna è stato ribadito anche nel Programma regionale di sviluppo della XVI Legislatura approvato dal Consiglio Regionale della Sardegna nel marzo 2020⁶, con particolare attenzione all'efficientamento sia dei collegamenti interni sia di quelli esterni tra la Regione e il resto del continente europeo. In

⁵ Tra gli altri, Fondo europeo di sviluppo regionale, Fondo sociale europeo, Fondo di coesione, etc.

⁶ Risoluzione 4//2 11/03/2020 – Documento N. 8/XVI presentato dalla Giunta Regionale. <https://www.consregсарdegnа.it/xvilegislatura/documenti-programmi/8>

Sardegna, nel corso degli ultimi anni, l'Unione europea è stata percepita, per il tramite delle azioni della Commissione europea, principalmente come un organo di censura delle iniziative e delle proposte politiche che hanno cercato di modificare il sistema di continuità territoriale marittima e aerea per renderlo più efficace ed efficiente nell'intercettare le esigenze di mobilità dei sardi.

Uno svantaggio economico mai colmato

Il permanente svantaggio dovuto all'insularità ha fortemente condizionato anche lo sviluppo economico della Regione Sardegna, con l'applicazione di norme e regolamenti nazionali e comunitari che hanno trovato applicazione comune e uniforme nel territorio nazionale, ma che non hanno tenuto conto dello svantaggio economico e commerciale dovuto al più alto costo dei trasporti da e per l'isola. Le aziende e le imprese sarde, di qualsiasi settore, hanno dei costi di logistica più alti delle concorrenti nazionali proprio perché i tempi e i costi dei trasporti, aerei, su rotaia e su gomma, incidono fortemente sulla competitività dei prodotti sardi. Diversamente dalle altre realtà produttive nazionali, per le imprese sarde non è possibile assicurare ragionevoli tempi di consegna, poiché entra in gioco l'essenziale trasporto marittimo o aereo nella determinazione dei tempi e nei costi di trasporto. Così come avviene per il trasporto delle persone, il ridotto mercato regionale non è appetibile per molti vettori privati, con la riduzione dell'offerta di trasporto delle merci che la rende non competitiva e molto limitata. Tali limitazioni hanno influito sullo sviluppo sociale ed economico dell'isola, con un costo stimato equivalente a

una tassa di 5.700 €/pro capite⁷. Questo svantaggio è difficile da colmare in una regione che, per i già citati motivi, ha deficit infrastrutturali e di capitale umano non indifferenti. Nonostante l'iniziale ottimismo, il fallimento delle politiche di industrializzazione della Sardegna, calate dall'alto e applicate senza avere un adeguato tessuto economico e infrastrutturale regionale hanno, probabilmente, peggiorato e limitato ancor più lo sviluppo economico e sociale dell'isola⁸. Per cercare di colmare questo divario con il resto del territorio nazionale, nel testo della Costituzione italiana del 1948 era previsto che lo Stato avrebbe assegnato contributi speciali per valorizzare il Mezzogiorno e le isole, con una distinzione precisa dei due diversi ambiti territoriali, proprio per le peculiarità delle isole e le diverse situazioni sociali ed economiche delle due realtà. Nella formulazione attualmente in vigore, invece, il riferimento all'insularità è stato sostituito da un più generale «fondo perequativo senza vincoli di destinazione per i territori con minore capacità fiscale per abitante». Tale formulazione ha in sé un deficit di contenuto e di sostanza molto importante, poiché semplifica con l'espressione “minore capacità fiscale per abitante” la diversificata realtà economica e sociale nazionale. Nella precedente formulazione erano ben distinti due casi particolari, ossia il Mezzogiorno e le isole, mentre con la riforma del 2001, sono venuti meno due elementi fondamentali nell'individuazione dei territori che hanno bisogno di una particolare attenzione per le loro caratteristiche, sociali ed economiche per il Mezzogiorno da un lato, e sociali, economiche e naturali per le isole. La condizione di insularità non è, infatti, un

⁷ Istituto Bruno Leoni, *Il costo dell'insularità. Il caso della Sardegna*, 189, agosto 2020.

⁸ Si veda, tra gli altri, G. Bottazzi (2022, 2013, 2005).

fenomeno passeggero o legato a una fase politica o economica della Sardegna. La condizione di insularità determina uno svantaggio costante e certo nel tempo che necessita di misure specifiche, non equiparabili ad altre realtà con “minore capacità fiscale per abitante”. Tale peculiarità è stata invece riaffermata e ben definita nel Trattato di Funzionamento dell’Unione europea (TFUE) che, all’articolo 174, affronta un tema, quello dell’insularità, che pone gli Stati membri davanti alla necessità di porre in essere misure di carattere generale e di carattere specifico per le isole facenti parte del loro ordinamento. Sin dal Trattato di Roma che, nel 1957, ha istituito la Comunità Economica Europea, è presente un’attenzione particolare per le regioni insulari, seppur limitata alle cosiddette *regioni ultraperiferiche*. È solo nel 1997, con il Trattato di Amsterdam che entra nell’ordinamento europeo una specifica previsione per le regioni insulari che fanno parte dell’Unione europea e che, secondo la nuova formulazione degli artt. 158 e 159, devono essere tenute in considerazione per le loro peculiarità territoriali nella definizione degli strumenti e dei mezzi per l’attuazione delle politiche comunitarie e del mercato interno. La realizzazione dei benefici del mercato interno è oggettivamente viziata dall’insularità, con uno sviluppo economico e sociale che varia da isola a isola, soprattutto in base alle politiche di ciascuna amministrazione locale e di ciascuno Stato membro dell’Unione. Su questo aspetto, è importante riflettere sui diversi approcci all’insularità portati avanti dai singoli Stati membri, che hanno determinato politiche più o meno efficaci. Tuttavia, oltre alle politiche e agli obiettivi economici della Comunità europea prima e dell’Unione poi, è con il Trattato di Maastricht che la *coesione economica e sociale* è una delle priorità fondamentali dell’Unione. Per questo motivo fu creato il Fondo

di coesione, strumento che avrebbe dovuto garantire la convergenza economica e sociale delle aree dell'Unione meno sviluppate e in grado di reggere, proprio dal punto di vista economico e sociale, l'impatto della concorrenza e della politica monetaria europea, realizzata, poi, con l'euro. Tuttavia, come sottolineato nell'analisi del prof. Gaetano Armao, del Dipartimento di Scienze Politiche e Internazionali dell'Università di Palermo

dopo trent'anni di politica regionale di coesione dell'UE – e si ritiene sulla scorta della mera analisi dei risultati su base continentale – la maggior parte delle isole europee ha tuttora un PIL pro capite inferiore al 75% della media comunitaria. Peraltro, se con l'allargamento ad Est la media europea del PIL procapite si è abbassata ciò non ha consentito a diverse regioni insulari di conseguire gli obiettivi di coesione. Peraltro, la possibile riduzione della dotazione delle risorse europee destinate alla politica di coesione in seguito all'uscita del Regno Unito dall'UE rischia di aggravare ulteriormente i divari di sviluppo delle varie regioni non consentendo di affrontare i mutamenti del contesto sociale, economico e ambientale rispetto agli obiettivi europei al 2030.

Secondo le analisi del CRENOS il reddito per abitante della Sardegna nel 2019 è pari al 69% della media europea, in calo rispetto all'anno precedente e molto vicino alla soglia del 65%, che determina l'appartenenza alle regioni più povere dell'Europa. Il 178° posto su 240 regioni europee è la dimostrazione di come la situazione della Regione Sardegna sia difficile sotto tutti i punti di vista. Paragonandola con le altre regioni italiane, questa differenza è ancora più marcata, con regioni settentrionali e

centrali come Piemonte, Provincia Autonoma di Bolzano, Toscana e Lazio che superano la media europea⁹.

Sfruttare gli svantaggi dell'insularità

È opinione diffusa che l'insularità porti con sé anche degli aspetti positivi, dalla tutela della biodiversità alle tradizioni culturali. Se questo è vero per molti aspetti, è altrettanto vero che tali peculiarità devono essere sfruttate e valorizzate al meglio, per evitare di sprecare un patrimonio naturale, culturale e sociale unico.

La tutela e la valorizzazione delle specificità determinate dall'insularità è possibile solo con istituzioni e politiche dedicate, con misure che avvicinano i possibili fruitori dei punti di forza dell'isola e, allo stesso tempo, li tutelano. Gli investimenti di lungo periodo e di una certa entità sono fondamentali per poter dotare il territorio delle istituzioni e delle risorse necessarie per poter rendere raggiungibili e fruibili le isole, con un'offerta turistica che possa unire la valorizzazione delle unicità dell'isola e la semplicità di spostamento in arrivo e all'interno dell'isola stessa. In particolare, in Sardegna si è dimostrato che, salvo casi eccezionali, i quali tuttavia, non raggiungono numeri estremamente rilevanti, il turismo si è concentrato intorno agli aeroporti e alle località più facilmente raggiungibili dagli aeroporti con infrastrutture, per lo più rete viaria, idonee a sopportare notevoli volumi di traffico. Cagliari, Olbia e Alghero sono, infatti, le località che hanno, con un differente target di spesa, catalizzato i flussi turistici, escludendo molte località costiere e dell'entroterra che hanno un

⁹ CRENOS, Economia della Sardegna, 28° Rapporto, 2021, https://crenos.unica.it/crenosterritorio/sites/default/files/allegati-pubblicazioni-tes/CRENoS_%2028°%20Rapporto%20sull%27Economia%20della%20Sardegna.pdf

potenziale non valorizzato a causa della difficoltà di raggiungimento o della più generale carenza di servizi adeguati. Se è vero che la stagionalità porta con sé delle debolezze e delle forti limitazioni, oltre ad esporre il mercato del lavoro e, di conseguenza, il tessuto sociale, a shock improvvisi e con scarsa capacità di resilienza, una pianificazione dello sviluppo dell'entroterra dell'isola può aiutare a riequilibrare i flussi turistici e a creare nuove opportunità di lavoro non limitate solo alla stagione estiva. Le compensazioni per lo svantaggio subito dall'insularità non devono però andare a favorire ma a mettere sullo stesso piano delle opportunità, o almeno tendere al riequilibrio, con le altre regioni italiane ed europee. In questo senso sono essenziali regimi di continuità territoriale aerea e marittima che possano garantire non solo il diritto alla mobilità dei residenti nelle isole ma, soprattutto, un'adeguata offerta di trasporti che possa favorire i flussi turistici con collegamenti efficienti e stabili tra le principali città europee e l'isola. La Regione Sardegna dovrebbe dotarsi quindi di istituzioni e agenzie dinamiche, che abbiano la capacità di mettere in pratica le decisioni politiche in modo efficace e tempestivo poiché, per le già citate implicazioni dell'insularità, sono necessari tempi di risposta e di resilienza molto rapidi agli shock interni ed esterni che, in base alla loro entità, possono paralizzare il tessuto economico e sociale regionale. Spesso, negli ultimi trenta anni la Sardegna ha subito più volte delle situazioni di isolamento a causa, tra le altre, di fallimenti di aziende dei trasporti, ritardi nell'assegnazione delle tratte in continuità e scioperi nazionali o regionali. Questa fragilità è un fattore permanente, direttamente risultante dallo status di insularità e che, per i succitati motivi, non può essere trascurato dalle autorità nazionali ed europee. La capacità di spostare merci

e persone in qualsiasi condizione è fortemente limitata e contribuisce ad abbattere le iniziative di crescita interna ed esterna delle imprese, siano esse del settore agricolo, dell'allevamento, del turismo o dei servizi.

In particolare, per quanto riguarda le numerose opportunità generate dal cosiddetto “lavoro da remoto”, permesso e incentivato da numerose amministrazioni pubbliche e aziende private sia prima sia durante la recente pandemia Covid-19, pone la Sardegna davanti a un potenziale attrattivo per delocalizzare i lavoratori proprio sul territorio regionale, con ricadute positive per l'intero tessuto economico e sociale. Tuttavia, la forte limitazione che permane è quella dei trasporti esterni e interni, poiché la carente rete di trasporto interno andrebbe a privilegiare i centri abitati prossimi agli aeroporti, mentre la limitata offerta di posti e tratte garantite da e verso le città italiane ed europee non garantisce una sicurezza di spostamento pianificabile nel brevissimo periodo.

La necessità di un nuovo approccio

È evidente che l'approccio seguito dalla Commissione europea, che ha privilegiato l'applicazione rigida dei parametri di concorrenza, con l'idea che il Fondo di coesione avrebbe portato alla convergenza delle regioni con parametri sotto la media europea ai livelli del resto dell'Europa continentale o, comunque più economicamente e socialmente pronta al mercato unico non abbia portato gli effetti sperati. La prova del tempo e l'esperienza hanno, infatti, dimostrato che questo approccio deve cambiare, perché non è in grado di colmare divari economici e sociali determinati da

fattori oggettivi e permanenti come, appunto, l'insularità. Il nuovo approccio dovrebbe basarsi sullo svantaggio sociale ed economico della realtà regionale, con misure che vanno oltre i rigidi parametri della concorrenza per confluire in un pacchetto di proposte volte a cercare di colmare il divario sociale per i residenti in Sardegna. È paradossale come, negli ultimi trent'anni, le modifiche ai Trattati europei e la stessa giurisprudenza europea si siano orientate verso una maggiore attenzione al divario sociale ed economico dovuto all'insularità, mentre dal punto di vista della legislazione nazionale si è assistito a un passo indietro. Con la riforma del titolo V della Costituzione, è scomparso, infatti, lo specifico riferimento alle isole, mentre con il Trattato di Amsterdam la specificità insulare è stata inserita proprio perché peculiare rispetto alle altre aree o regioni poco sviluppate. Ai Trattati europei si è invece adattata la Costituzione della Grecia, con una forte decentralizzazione per tutte le regioni, mentre nel caso della Spagna l'esistenza, nei fatti, di una "quasi federazione" di Comunità Autonome, privilegia le isole nell'attribuzione delle competenze necessarie alla loro amministrazione. La Francia, invece, ha optato per lo status di "Collettività a Statuto Speciale" per la Corsica, con un riconoscimento della peculiarità corsa rispetto alle altre regioni. In Italia, l'inserimento dell'insularità in Costituzione è il primo passo per colmare la differenza sostanziale con le altre carte costituzionali, così da poter poi premere affinché la ripartizione dei fondi strutturali sia legata a fattori territoriali e sociali, oltre i semplici fattori economici, in quanto l'orientamento europeo si sta spostando verso un'attenzione particolare alle differenze sociali. È ormai palese che l'approccio puramente economico-concorrenziale non possa funzionare in territori che non godono delle stesse

condizioni di partenza del resto del continente europeo e che, a differenza delle regioni continentali, non raggiungeranno mai questa parità, vista l'impossibilità di ricongiungere stabilmente il territorio delle isole a quello del resto del continente. Il rilancio deve partire da un approccio sistemico: il re-inserimento della peculiarità insulare nella Costituzione dovrà essere accompagnato da una revisione dello Statuto Speciale della Sardegna, che possa recepire sia il rinnovato testo Costituzionale, sia le specificità previste nei già citati trattati europei. Tale revisione deve essere portata avanti non nel solco di rivendicazioni storiche o politiche, ma con un senso di pragmatismo verso il futuro della Sardegna che sarà parte dell'Europa, a sua volta parte di un contesto economico e politico sempre più globalizzato e interconnesso. È necessario che la Regione Sardegna, con un ruolo fondamentale del Consiglio Regionale in quanto assemblea che rappresenta tutti i cittadini della Regione, porti avanti una riformulazione dello Statuto che tenga conto delle sue peculiarità e dei poteri e delle funzioni che la Regione deve assumere per poter governare un territorio che, a partire dall'insularità, ha delle caratteristiche diverse rispetto al resto del territorio europeo e nazionale. Il re-inserimento dell'insularità nella Costituzione non deve essere visto come il punto di arrivo, ma l'inizio di un lungo percorso di riforma e rinnovamento delle politiche di ripartizione dei fondi e delle compensazioni garantite da un principio costituzionale che non è più legato, come allo stato attuale, al ricalcolo annuale delle specifiche condizioni di difficoltà dei territori nazionali, in quanto l'insularità non è un fattore temporaneo.

La prospettiva europea

Il punto di partenza per un rinnovato approccio alla complicata gestione degli svantaggi causati dall'insularità deve essere il contesto europeo, perché è proprio in quel contesto che non solo l'insularità è stata valorizzata nei trattati, ma viene costantemente tenuta in considerazione dal punto di vista politico e tecnico, sia dal Parlamento europeo¹⁰ sia dalla Commissione europea¹¹. Tuttavia, laddove, le istituzioni europee non attuino tempestivamente le direttive e le decisioni volte a completare il principio di coesione sociale, economica e territoriale, sono determinanti il ruolo del governo nazionale e del governo regionale, che insieme rappresentano un gruppo di pressione forte e compatto in grado di ottenere risposte certe dalle istituzioni europee. Le compensazioni e le misure di riequilibrio sul piano legislativo ed economico devono essere promosse e realizzate per colmare il divario che porta all'applicazione dei principi della concorrenza; poiché per le regioni insulari come la Sardegna, tali svantaggi non permettono già in partenza di godere dei benefici della concorrenza e del mercato unico europeo in quanto le condizioni sociali e territoriali partono da proprio da una situazione di svantaggio permanente. Se alle regioni insulari non può essere concessa alcuna deroga all'applicazione di tali principi e norme europee, volte a tutelare mercato e consumatori, è necessario

¹⁰ Tra le altre, si vedano le risoluzioni del Parlamento europeo del 4 febbraio 2016 “*Special Situation of the Islands*”; 22 settembre 2010; 21 febbraio 2008; 2 marzo 2007; 20 luglio 2006; 23 giugno 2006; 3 settembre 2003; la *Shapeless Viola* del 1998. Inoltre, gli studi, sempre del Parlamento europeo (EP): *Islands of the European Union: State of play and future challenges*, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/652239/IPOL_STU\(2021\)652239_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/652239/IPOL_STU(2021)652239_EN.pdf); EP, 2016, *Islands of the EU: Taking account of their specific needs in EU policy*, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/573960/EPRS_BRI\(2016\)573960_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/573960/EPRS_BRI(2016)573960_EN.pdf);

¹¹ La Commissione europea ha dedicato all'insularità alcune pubblicazioni e studi tra i quali il “libro verde per la coesione territoriale” dell'ottobre 2008, il programma ESPON del 7 novembre 2007 in cui è stato presentato nel 2009 dal governo greco il progetto EUROISLANDS, le cui conclusioni sottolineano quanto sia importante riconoscere i costi dell'insularità e adottare deroghe alle politiche europee e nazionali in particolare per quanto riguarda i trasporti e la tassazione.

colmare il divario del tessuto economico e sociale dei territori insulari di tutta Europa. Tale urgenza è ormai non più rinviabile dal punto di vista della politica nazionale e regionale, in quanto, numericamente parlando, l'insularità è una situazione di svantaggio subita per la Sardegna e la Sicilia da 6,6 milioni di cittadini, su un totale di circa 20 milioni di cittadini insulari europei. I limiti imposti dall'insularità al mercato locale delle isole condizionano fortemente le capacità di crescita e sviluppo pianificate per le altre regioni continentali europee, in cui la continuità territoriale gioca un ruolo di primaria importanza. La stessa Conferenza delle Regioni italiane ha riaffermato la necessità di porre in essere azioni che possano creare condizioni di sviluppo paritario e coerente con le altre aree d'Europa¹². L'evoluzione del contesto politico, istituzionale ed economico europea determina una necessità oggettiva di aggiornamento di quell'autonomia speciale che deve fronteggiare nuove sfide sotto tutti i punti di vista.

La pandemia Covid-19 ha indubbiamente aggravato la condizione del tessuto economico e sociale delle isole, in quanto l'insularità ha posto dei seri limiti alla possibilità di rientro dei sardi residenti al di fuori del territorio dell'isola e, dal punto di vista sanitario, una crisi della rete ospedaliera e assistenziale senza precedenti¹³. La mancanza di adeguati trasporti interni non ha permesso alla Regione di rispondere come desiderato alle esigenze dei cittadini sardi, in un sistema già limitato dalla mancanza di interesse per il privato in investimenti nel trasporto locale, vista la

¹² Conferenza delle Regioni italiane, Documento sulla Programmazione europea 2021-2027, approvato il 21 febbraio 2020.

¹³ Sulle implicazioni della pandemia e le politiche di coesione europee si veda quanto affermato dal Comitato Europeo delle Regioni già nel luglio 2020, <https://cor.europa.eu/it/news/Pages/Europe-recovery-will-fail-without-strong-cohesion.aspx>

domanda limitata ma essenziale per i pendolari e per contrastare lo spopolamento interno della Regione. Oltre il punto di vista sanitario, dal punto di vista economico il taglio dei trasporti aerei e navali ha posto le aziende sarde in gravi situazioni di crisi per l'impossibilità di esportare i propri prodotti, spesso caratterizzati da un rapido deterioramento che necessita trasporti rapidi, efficienti e a costi ragionevoli. L'economia di un'isola è, per la quasi totalità delle isole europee, legata a una fortissima stagionalità determinata dai flussi turistici. Durante la pandemia, i numerosissimi sardi che lavorano stagionalmente nelle strutture ricettive e nel comparto turistico hanno potuto beneficiare dei contributi regionali per il loro sostentamento. Al problema della marcata stagionalità dei flussi turistici si è cercato, nel corso degli anni, di porre un argine con politiche di incentivazione del turismo dell'entroterra dell'isola. I numerosi sforzi si sono, tuttavia, scontrati con un'inadeguata rete di infrastrutture interne che non attrae investimenti privati. Oltre ai tempi di percorrenza delle strade sarde, la presenza di ben tre aeroporti, scarsamente collegati tra loro, dimostra come non vi è stata una pianificazione efficace dei trasporti interni ed esterni dell'isola. Nel più ampio riordino delle competenze tra Stato e Regione, è importante ridisegnare i confini e le responsabilità per opere pubbliche che, seppur non si configurano come priorità strategiche nazionali, sono essenziali in un'isola. Il trasporto pubblico deve essere in grado di attrarre i flussi turistici, mentre allo stato attuale è decisamente limitato nelle sue tratte e nei tempi di percorrenza, quasi ridotto a un servizio essenziale per le esigenze degli studenti pendolari.

Come sottolineato, l'insularità rappresenta quindi un fattore che limita fortemente le opportunità di crescita poiché produce profondi ritardi nello sviluppo economico e sociale degli isolani, con diritti che risultano non pienamente fruibili rispetto agli altri cittadini dell'Europa continentale. Ancora una volta, è determinante la dimensione europea, in quanto la Regione Sardegna, così come la Sicilia e le altre regioni insulari europee, devono guardare all'Europa, e alle sue istituzioni, per quanto concerne la programmazione economica e finanziaria dell'Unione che, nella successiva declinazione nazionale, possa tener conto già a monte di un'attenzione particolare per le regioni insulari. La già richiamata attenzione, quasi esclusivamente europea, per i territori insulari è uno dei punti di forza che può permettere alle amministrazioni regionali insulari europee di incidere fortemente nelle scelte politiche, ancor più, visto il supporto in questo senso sempre garantito dal Parlamento europeo e dal Comitato delle Regioni, dato che sono le isole europee a subire gli svantaggi dell'applicazione rigida delle norme sulla concorrenza che, nella maggior parte dei casi, vanno a colpire misure di assistenza alle imprese e ai cittadini che non sono ritenute in linea con i regolamenti europei. Con il re-inserimento dell'insularità in Costituzione, si auspica un riallineamento istituzionale Europa-Italia-Sardegna che colmi il permanente divario e che, allo stesso tempo, valorizzi le specificità e i punti di forza delle regioni insulari. Da questo punto di vista, infatti, non è necessario trovarsi nella situazione di ultra-perifericità, come alcuni territori dell'Unione europea ai quali sono destinate specifiche misure, in quanto la seppure breve distanza tra le regioni insulari prossime al territorio europeo e quelle molto distanti, ha ricadute simili, che vedono nella discontinuità territoriale il fattore determinante.

Ciò che deve essere messo alla base del riordino delle priorità e delle competenze politiche e amministrative tra Stato e Regione Autonoma è la Politica di Coesione, punto di partenza nel dialogo con le istituzioni europee per il raggiungimento della priorità fondamentale dell'Unione. Ai cittadini della Sardegna e delle isole europee deve essere infatti assicurato un pari godimento dei diritti sociali dell'Unione, così come riconosciuto a livello politico¹⁴, tecnico¹⁵ e giuridico¹⁶ a livello europeo e nazionale. È da questo ultimo punto di vista, però, che l'attenzione alle isole è, soprattutto negli ultimi anni, stata decisamente carente. La riforma dell'autonomia fiscale ha determinato continui svantaggi per le isole e, seppur vi siano stati interventi forti da parte delle amministrazioni regionali della Sardegna e della Sicilia¹⁷, il governo nazionale non si è dimostrato adeguatamente consapevole delle ricadute nel tessuto sociale e nel tessuto economico regionale.

Il Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale: una possibile soluzione europea

Tra tutte le proposte e gli approcci per cercare di mitigare, almeno, gli effetti negativi dell'insularità, è opportuno distinguere tra le misure possibili e le proposte difficilmente realizzabili. Se la riforma dei trattati europei e delle principali regole sulla concorrenza potrebbe sembrare la soluzione più rapida, ci si scontra con il

¹⁴ Si veda il Manifesto per le isole europee, approvato dall'Intergruppo regionale per l'insularità del Comitato Europeo delle Regioni nel dicembre 2019.

¹⁵ Si veda il parere del Comitato economico e sociale europeo ECO/418 del 2017 che ha evidenziato la necessità di ribaltare la situazione delle isole da territori svantaggiati a territori realmente inclusivi.

¹⁶ La Corte Costituzionale ha più volte riconosciuto gli svantaggi strutturali e permanenti delle isole. In particolare, si veda la Sentenza n. 6 del 2019 sui 'costi dell'insularità'

¹⁷ Si veda il documento comune delle due Regioni approvato dalla Conferenza delle Regioni e delle province autonome il 14 novembre 2019 per l'introduzione di misure compensative nella legge di bilancio 2020.

lunghissimo processo di revisione dei trattati, che aprirebbe tavoli di negoziato che andrebbero avanti per anni. La riforma della Costituzione, con il re-inserimento dell'insularità, è invece il primo passo verso un adeguamento del quadro normativo fondamentale italiano ad altri sistemi che già riconoscono formalmente la situazione di svantaggio. In questo senso, nel quadro normativo europeo sono altresì disponibili strumenti che possono essere attivati dai Paesi membri o dalle stesse regioni dei paesi membri, in caso di necessità di maggiore integrazione di funzioni o specificità territoriali che possano portare un beneficio economico e sociale. La storia dell'integrazione europea dal secondo dopoguerra a oggi ha dimostrato come l'approccio funzionale e pratico abbia permesso di fare passi avanti nell'integrazione degli Stati membri. Pur non essendo la soluzione migliore, è stata la soluzione praticabile e, alla quale, si devono i risultati raggiunti dalla Comunità Economica Europea prima e dall'Unione europea oggi.

La Sardegna, insieme ad altre isole europee del mediterraneo, potrebbe optare per la messa in comune di alcune risorse per poter compensare i disagi dell'insularità insieme alle altre regioni europee che si trovano nella medesima situazione. L'istituzione di un Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale (GECT), potrebbe essere una soluzione per trovare proposte trasversali che intercettino una o più necessità delle regioni insulari europee. Disciplinati dal Regolamento CE 1082/2006, i GECT hanno una forte connotazione nelle politiche di coesione territoriale, visto anche il rapporto con il Comitato delle Regioni, che mantiene il Registro GECT. Essendo dotato di personalità giuridica, il GECT può essere destinatario diretto di fondi per lo sviluppo regionale, di fondi di coesione e fondi sociali europei, volti a

raggiungere gli obiettivi del GECT, ben determinati dalla convenzione istitutiva del GECT e gestiti da un direttore e dall'Assemblea delle autorità statali, regionali o locali che ne fanno parte.

Una delle più serie ripercussioni della discontinuità territoriale dovuta all'insularità potrebbe essere affrontata con la costituzione di un GECT delle isole europee, che condividono la difficoltà nello spostamento di persone e merci all'interno dell'Unione europea. Tale approccio, che non va a limitare o a sostituire le decisioni politiche degli Stati membri e delle relative autorità regionali, potrebbe permettere di creare una soluzione unica europea che possa agevolare cittadini e imprese delle isole a integrarsi meglio con il territorio e il mercato europeo, abbattendo quella distanza fisica, politica ed economica che l'insularità determina. Si ritiene che la dimensione europea sia da prediligere in quanto con il mercato unico le prospettive e le opportunità per le persone, i prodotti e i servizi della Regione Autonoma della Sardegna nella maggior parte dei casi non abbiano bisogno di transitare per le principali città italiane. Per fare un esempio pratico, l'attuale sistema di continuità territoriale aerea, che privilegia la tutela delle due rotte principali tra gli aeroporti sardi e specifici aeroporti di Roma e Milano, non tiene in considerazione le necessità di mobilità verso altre destinazioni, nazionali ed europee che, seppur coperte da altri vettori, non permettono ai cittadini e alle imprese sarde di avere adeguate garanzie di mobilità da e per l'isola.

Un GECT che possa gestire, in quanto dotato di bilancio autonomo in base all'apporto di ciascun ente locale, potrebbe beneficiare dei fondi di coesione destinati alle isole europee per la garanzia della mobilità, con un sistema unico europeo che

possa eliminare le disparità di trattamento dei cittadini delle isole europee in base alle variabili politiche di ciascuno stato membro, in quanto l'interlocutore diretto sarebbe l'Unione europea, che riconosce l'insularità e i suoi svantaggi tra i suoi obiettivi fondamentali e sostiene dal punto di vista finanziario quei paesi che hanno fatto della lotta agli svantaggi dell'insularità una questione di fondamentale coesione sociale europea. Visti i già numerosi GECT istituiti nell'Unione europea, sarebbe opportuno approfondire la dimensione ideale di un GECT dedicato alle isole europee, con la definizione delle autorità locali interessate a trovare una soluzione europea a una condizione, quella dell'insularità, che non si risolverà con il passare del tempo o con interventi di breve periodo e non coordinati tra loro.



TESTI APPROVATI

P9_TA(2022)0225**Isole dell'UE e politica di coesione****Risoluzione del Parlamento europeo del 7 giugno 2022 sulle isole dell'UE e la politica di coesione: situazione attuale e sfide future (2021/2079(INI))**

Il Parlamento europeo,

- visti gli articoli 174, 175 e 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE),
- visto il regolamento (UE) 2021/1058 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e al Fondo di coesione¹,
- visto il regolamento (UE) 2021/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, che istituisce il Fondo per una transizione giusta²,
- vista la dichiarazione finale della 40^a Assemblea generale annuale della Commissione delle isole della Conferenza delle regioni periferiche marittime d'Europa (CRPM) del 15 aprile 2021,
- visto il 7° programma d'azione in materia di ambiente e i concetti ivi enunciati,
- viste le conclusioni del Consiglio, del 16 ottobre 2020, sulla strategia dell'UE sulla biodiversità per il 2030,
- visto lo studio condotto per la commissione per lo sviluppo regionale dal titolo "Islands of the European Union: State of play and future challenges" (Le isole dell'Unione europea: situazione attuale e sfide future), pubblicato nel marzo 2021,
- visto lo studio condotto per la commissione per lo sviluppo regionale dal titolo "Cohesion Policy and Climate Change" (Politica di coesione e cambiamenti climatici), pubblicato nel marzo 2021,
- visto lo strumento per la ripresa Next Generation EU,
- vista la dichiarazione finale della 26^a Conferenza dei presidenti delle regioni ultraperiferiche, firmata a Ponta Delgada il 18 novembre 2021,

¹ GU L 231 del 30.6.2021, pag. 60.

² GU L 231 del 30.6.2021, pag. 1.

- visto il parere del Comitato europeo delle regioni, del 10 dicembre 2020, relativo alla relazione della Commissione europea sull'attuazione di un partenariato strategico rinnovato con le regioni ultraperiferiche dell'UE¹,
 - visto l'accordo del Consiglio del 7 dicembre 2021 su un approccio generale inteso ad aggiornare le norme dell'UE per quanto riguarda le aliquote dell'imposta sul valore aggiunto (IVA),
 - vista la sua risoluzione del 18 maggio 2021 sul riesame del Fondo di solidarietà dell'Unione europea²,
 - vista la sua risoluzione del 17 aprile 2018 sul rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale nell'Unione europea: la 7^a relazione della Commissione europea³,
 - vista la sua risoluzione del 17 aprile 2020 sull'azione coordinata dell'Unione europea per lottare contro la pandemia di COVID-19 e le sue conseguenze⁴,
 - vista la sua risoluzione del 15 gennaio 2020 sul Green Deal europeo⁵,
 - vista la sua risoluzione del 14 settembre 2021 verso un rafforzamento del partenariato con le regioni ultraperiferiche dell'Unione⁶,
 - vista la sua risoluzione del 28 novembre 2019 sull'emergenza climatica e ambientale⁷,
 - visto l'articolo 54 del suo regolamento,
 - visti i pareri della commissione per l'occupazione e gli affari sociali e della commissione per l'agricoltura e lo sviluppo rurale,
 - visto il parere del Comitato europeo delle regioni del 14 ottobre 2020 su un uso sostenibile delle risorse naturali nel contesto insulare mediterraneo,
 - vista la relazione della commissione per lo sviluppo regionale (A9-0144/2022),
- A. considerando che le regioni insulari dell'UE hanno una popolazione stimata di oltre 20 milioni di abitanti (il 4,6 % della popolazione totale dell'Unione); che la popolazione insulare europea è distribuita su circa 2 400 isole appartenenti a 13 Stati membri;
- B. considerando che le isole europee con un numero significativo di problemi strutturali sono già ampiamente classificate come regioni (NUTS) 2 o NUTS 3 nella classificazione comune delle unità territoriali per la statistica;
- C. considerando che le isole spesso presentano svantaggi naturali molteplici e permanenti, quali dimensioni ridotte, in gran parte bassa densità di popolazione, sfide demografiche

¹ GU C 37 del 2.2.2021, pag. 57.

² GU C 15 del 12.1.2022, pag. 2.

³ GU C 390 del 18.11.2019, pag. 53.

⁴ GU C 316 del 6.8.2021, pag. 2.

⁵ GU C 270 del 7.7.2021, pag. 2.

⁶ GU C 117 dell'11.3.2022, pag. 18.

⁷ GU C 232 del 16.6.2021, pag. 28.

- quali una pressione demografica stagionale, volume ristretto dei mercati, doppia insularità (isole e arcipelaghi), topografia difficile molto simile alle regioni montane, dipendenza dal trasporto marittimo e aereo o da un numero esiguo di produzioni;
- D. considerando che i cambiamenti demografici non interessano tutti i paesi e le regioni in modo uniforme, ma hanno un impatto maggiore sulle regioni già in ritardo di sviluppo, aggravando le disuguaglianze territoriali e sociali esistenti; che le regioni rurali, periferiche e ultraperiferiche, comprese le isole, sono le più segnate dallo spopolamento e che ad abbandonare queste zone sono in particolare i giovani e le donne, con un conseguente aumento delle persone anziane che vi abitano e un maggiore rischio di isolamento sociale;
- E. considerando che le caratteristiche specifiche delle isole sono riconosciute dall'articolo 174 TFUE e che manca ancora l'applicazione concreta di tale articolo per quanto riguarda specificamente i territori insulari dell'UE; che tali caratteristiche dovrebbero essere tenute conto nelle politiche dell'UE, in particolare nell'elaborazione di una strategia specifica, un piano d'azione europeo e un'agenda politica insulare con priorità d'azione chiaramente definite;
- F. considerando che le regioni insulari sono tutte relativamente meno sviluppate rispetto alle regioni continentali del loro Stato membro e hanno un PIL pro capite inferiore;
- G. considerando che tre Stati membri dell'UE sono isole;
- H. considerando che l'assenza di collegamenti fisici delle isole e la loro lontananza dalla terraferma pongono in essere ulteriori limiti, in particolare per il mercato del lavoro, i collegamenti di trasporto e la mobilità sostenibili, l'importazione di materie prime e di prodotti di consumo, l'accesso dei prodotti insulari ai mercati esterni limitrofi, l'istruzione, l'assistenza sanitaria, le attività economiche, l'accesso all'acqua potabile e ai servizi igienico-sanitari, l'approvvigionamento energetico e gli impianti di gestione dei rifiuti; che tale assenza di collegamenti geografici rende più difficile la transizione verde di tali territori verso un'economia climaticamente neutra;
- I. considerando che ai fini della competitività sostenibile, dell'equità sociale e della resilienza è necessario garantire a tutti, comprese le persone che vivono nelle zone rurali e remote e nelle isole scarsamente popolate, un accesso paritario a misure per acquisire competenze di qualità ed inclusive, migliorarne il livello o riqualificarsi, nonché alle informazioni sulle risorse, sulla consulenza, l'istruzione e la formazione professionale;
- J. considerando che, conformemente all'articolo 349 TFUE, per le regioni ultraperiferiche, che sono in gran parte isole, l'UE deve adottare misure specifiche volte a stabilire le condizioni di applicazione delle politiche comuni dell'UE a tali regioni, soprattutto in settori quali politiche doganali e commerciali, politica fiscale, zone franche, politiche in materia di agricoltura e di 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; che le misure specifiche in tutti questi settori contribuiscono a rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale nell'UE;
- K. considerando che durante la pandemia di COVID-19 i lavoratori stagionali e distaccati spesso erano privi di un'assistenza sanitaria di base, di un alloggio dignitoso, di dispositivi di protezione individuale e di informazioni adeguate; che spesso avevano

solo un accesso inadeguato o nullo ai regimi di protezione sociale negli Stati membri ospitanti, tra cui l'indennità di malattia e i regimi di disoccupazione di breve periodo; che la mobilità dei lavoratori dipende notevolmente dai mezzi di trasporto disponibili e che i lavoratori delle isole e delle regioni ultraperiferiche dell'Unione sono particolarmente colpiti;

- L. considerando che le conseguenze sociali, economiche, ambientali e culturali a lungo termine della crisi della COVID-19 sui territori insulari dell'UE destano particolare preoccupazione e che la ripresa europea deve passare per le isole e non deve causare ulteriori disparità regionali; che la crisi generata dalla COVID-19 ha messo in luce l'enorme vulnerabilità delle economie insulari a tali eventi;
- M. considerando che i tassi di disoccupazione spesso elevati delle isole, che tendono a essere più elevati rispetto a quelli della terraferma, sono notevolmente aumentati a causa della crisi della COVID-19, colpendo in particolare i giovani;
- N. considerando che le isole e le regioni ultraperiferiche sono in prima linea nel cambiamento climatico, colpite dall'innalzamento del livello del mare e dall'erosione costiera, dal riscaldamento e dall'acidificazione dei mari e degli oceani e dall'aumento della frequenza e della violenza di catastrofi naturali quali cicloni, eruzioni vulcaniche, incendi boschivi e tempeste, inondazioni, siccità e problemi di desertificazione, che possono avere effetti negativi sull'agricoltura e sull'approvvigionamento alimentare e possono causare molteplici forme di danno economico, sociale e ambientale; che possono essere laboratori eccellenti per diversi processi di transizione ecologica e molti stanno mirando all'autonomia energetica attraverso le energie rinnovabili;
- O. considerando che le isole dispongono di molte risorse che devono essere maggiormente valorizzate;
- P. considerando l'eccezionale ricchezza della biodiversità e degli ecosistemi insulari; che questi ultimi sono particolarmente minacciati dall'impatto dei cambiamenti climatici e che è opportuno garantire la loro protezione;
- Q. considerando che su molte isole le zone interne sono in ritardo rispetto alle regioni costiere in termini di sviluppo economico e di accessibilità dei servizi;
- R. considerando che sulle isole le aziende agricole, la maggior parte delle quali di dimensioni ridotte, sono ostacolate dalla loro collocazione geografica remota, dall'insularità e dalle condizioni ambientali, dalla dipendenza energetica dalla terraferma, da una limitata diversità nella produzione dovuta alle condizioni climatiche locali e da un'elevata dipendenza dai mercati locali, nonché dalla crisi climatica, dal degrado ambientale, dalla perdita di biodiversità e dalla mancanza di infrastrutture di base, quali strade, approvvigionamento idrico, gestione dei rifiuti, infrastrutture digitali e sanitarie; che tali difficoltà strutturali sono spesso inasprite dalla mancanza di servizi di interesse generale pienamente sviluppati;
- S. considerando che le isole, in particolare le regioni ultraperiferiche, sono molto vulnerabili alle crisi socioeconomiche e alle catastrofi naturali come eventi meteorologici estremi e attività vulcanica; che, a causa del loro isolamento geografico e delle difficoltà di accesso alle forniture di base dai territori continentali, come il carburante o l'acqua, le isole sono più duramente colpite da fenomeni come la pandemia

di COVID-19, che creano particolari difficoltà per gli agricoltori; che i territori insulari dell'Unione rappresentano l'80 % della biodiversità europea, ospitano molte specie endemiche dell'Europa e possono fungere da rifugio per le specie minacciate di estinzione, rappresentando al tempo stesso zone di svernamento vitali, tappe e punti di sosta per uccelli, mammiferi e invertebrati in migrazione, oltre ad avere tesori paesaggistici e ambientali che richiedono una protezione specifica;

- T. considerando che una parte sostanziale dello sviluppo socioeconomico delle isole si basa su settori caratterizzati da un'elevata stagionalità, come nel caso dell'agricoltura e del turismo; che gli agricoltori delle regioni insulari risentono in particolare di una minore competitività, per via del fatto che devono sostenere costi di trasporto elevati e non possono beneficiare delle economie di scala, in quanto in molte isole la terra è un bene raro; che tutte le isole dell'UE dovranno seguire la strategia "Dal produttore al consumatore" in quanto parte essenziale del Green Deal europeo, al fine di sviluppare sistemi di approvvigionamento alimentare equi, sani e rispettosi dell'ambiente; che tali regioni potrebbero trovarsi in una situazione di notevole svantaggio a causa della concorrenza dei paesi terzi, che spesso non rispettano le stesse norme in materia di ambiente e di sicurezza della produzione alimentari e hanno costi del lavoro molto più bassi;
- U. considerando che l'impatto della strategia "Dal produttore al consumatore" sulla produzione agricola dell'UE può avere gravi conseguenze in queste regioni a causa della loro debole competitività rispetto alle importazioni dall'estero e le sfide che devono affrontare in termini di diversificazione della loro produzione;
- V. considerando che la biodiversità marina e terrestre delle isole è in gran parte endemica e quindi più fragile; che l'inquinamento marino e costiero come pure la pesca eccessiva e la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata, che hanno un maggiore impatto sull'ambiente nelle isole, con conseguenze estremamente gravi sull'occupazione, il settore della pesca artigianale e le comunità locali, possono essere fonte di preoccupazione per le isole;
- W. considerando che le regioni ultraperiferiche e le isole hanno il potenziale di contribuire a garantire un futuro sostenibile per l'Europa in settori strategici come l'energia pulita, la biodiversità e l'ecoturismo;

Caratteristiche e specificità delle isole dell'Unione europea

1. riconosce l'insularità come uno svantaggio strutturale permanente; osserva che occorre pertanto elaborare strategie complementari che consentano alle isole di affrontare le sfide e superare gli ostacoli che la loro propria natura insulare comporta;
2. ricorda che l'articolo 174 TFUE stabilisce che l'Unione deve prestare particolare attenzione alle isole europee;
3. sottolinea che le isole europee, pur affrontando sfide comuni, presentano varie caratteristiche geografiche e assetti istituzionali che rendono fondamentale l'adozione di soluzioni flessibili che tengano conto di tali specificità;
4. deplora la mancanza di una visione dell'UE per le isole europee e chiede che sia messa a punto una visione europea e che siano valorizzati i punti di forza delle isole;

5. sottolinea che l'articolo 349 TFUE riconosce anche l'insularità tra le condizioni che limitano lo sviluppo delle nove regioni ultraperiferiche e che l'insularità è una delle condizioni che aggravano la loro situazione socioeconomica strutturalmente fragile; ricorda che l'articolo 349 TFUE prevede misure specifiche per tali regioni ultraperiferiche; chiede l'istituzione di una regolamentazione specifica per le regioni ultraperiferiche sull'organizzazione comune dei mercati (OCM), in modo da poter tenere conto delle peculiarità ambientali, geografiche e sociali dei territori di cui all'articolo 349 TFUE;
6. sottolinea che il PIL e il livello di sviluppo delle isole europee sono al di sotto della media dell'UE e dei paesi di cui fanno parte;
7. sottolinea che uno dei principali svantaggi per le isole è rappresentato dalle loro condizioni geomorfologiche e naturali; osserva che le isole presentano generalmente un doppio o triplice svantaggio naturale, vale a dire l'insularità, il paesaggio montuoso e la loro collocazione in un arcipelago;
8. ricorda che l'insularità crea problemi strutturali di dipendenza dal trasporto marittimo e aereo, che costituisce un servizio pubblico da cui dipende la vita quotidiana dei cittadini dell'Unione che vivono nelle isole, con costi aggiuntivi per l'importazione e l'esportazione di merci, materie prime, tra cui prodotti energetici e di consumo, nonché per il trasporto passeggeri;
9. sottolinea che, nel caso degli arcipelaghi, la doppia e talvolta tripla insularità amplifica tali difficoltà;
10. mette in evidenza le carenze delle isole in termini di popolazione, materie prime e risorse di ogni tipo e ricorda che per molte di loro la questione dell'accesso all'acqua potabile e dei servizi igienico-sanitari, in particolare per le famiglie, è fondamentale per la vita delle persone, lo sviluppo dell'agricoltura, la produzione di energia, la sostenibilità dell'isola e l'accoglienza turistica;
11. sottolinea che l'isolamento dovuto all'insularità comporta una dipendenza dai mercati della terraferma e delle zone continentali e aumenta il costo di determinati servizi, come la gestione dei rifiuti, nonché di determinati beni, in particolare per le isole di piccole dimensioni o remote, che dipendono fortemente dalle importazioni;
12. sottolinea che le economie insulari sono orientate verso i settori primario e terziario e che l'iperspecializzazione indebolisce il tessuto economico rendendolo più vulnerabile alle fasi recessive e alle crisi; esprime preoccupazione per gli sviluppi a lungo termine che possono portare a una monoattività turistica in molte isole dell'UE, che determinano vulnerabilità stagionali come differenze in termini di risorse finanziarie tra l'alta e la bassa stagione; sottolinea pertanto la necessità di diversificare l'economia delle isole rafforzando i loro settori secondari al fine di conseguire un buon equilibrio e un mercato del lavoro diversificato;
13. osserva con preoccupazione gli effetti attuali e a lungo termine della crisi pandemica della COVID-19, che aggravano una situazione già precaria in molte zone per le isole dell'Unione europea; osserva con preoccupazione che il peggioramento della salute mentale è un fattore significativo per la precarietà, a causa dell'isolamento e delle scelte limitate delle zone insulari;

14. sottolinea che, in numerose isole e nelle regioni ultraperiferiche, le conseguenze della crisi della COVID-19 sono ancor più sentite che sulla terraferma, come dimostrato dall'impennata dei prezzi del trasporto marittimo, e si aggiungono alle difficoltà socioeconomiche strutturali di tali regioni; osserva che gli attuali rincari non faranno che inasprire tali difficoltà;
15. ricorda agli Stati membri che il dispositivo per la ripresa e la resilienza deve mirare a ridurre il divario tra i livelli di sviluppo economico, sociale e territoriale delle isole e delle regioni ultraperiferiche rispetto alle regioni più avanzate; invita la Commissione, in sede di presentazione della relazione di esame al Parlamento europeo, a provvedere affinché i piani nazionali di riforma (PNR) attestino il rispetto di tale disposizione;

Sfide e problemi per le isole europee

Cambiamenti climatici e biodiversità

16. sottolinea che la biodiversità si manifesta con caratteristiche uniche sul piano biogeografico, fitogenetico e funzionale, che le isole ospitano una parte significativa della biodiversità mondiale e grandi colonne riproduttive di specie importanti, delle quali hanno registrato una perdita sproporzionata in termini di biodiversità; mette in evidenza che politiche e azioni regionali mirate, come un'assistenza tecnica più coordinata per proteggere e ripristinare la biodiversità unica delle isole nonché preservare le scarse risorse naturali presenti, come il suolo e l'acqua, sono necessarie al fine di salvaguardarne la produttività agricola, in particolare i prodotti tradizionali sostenibili, e garantire i mezzi di sussistenza, contribuendo nel contempo al conseguimento dell'obiettivo del Green Deal europeo; invita la Commissione e gli Stati membri a rafforzare il sostegno agli agricoltori che si prodigano in pratiche rispettose della biodiversità, anche attraverso maggiori finanziamenti e tassi di cofinanziamento;
17. sottolinea che molte isole hanno un ambiente fragile e una biodiversità marina e terrestre endemica e che lo sviluppo del turismo, in particolare su alcune isole del Mediterraneo, accresce ulteriormente la pressione antropogenica sulla biodiversità;
18. chiede politiche e azioni regionali mirate, sostenibili ed efficienti per le isole, volte a rafforzarne la capacità di proteggere e ripristinare la loro biodiversità unica, a promuovere un'economia blu orientata al turismo e alla pesca sostenibili e a sostenere la ricerca sui fondali marini; invita inoltre la Commissione a valutare l'impatto del cambiamento climatico sulle isole;
19. ricorda che le isole sono in prima linea nel cambiamento climatico, in particolare con l'innalzamento del livello del mare, il riscaldamento e l'acidificazione dei mari e degli oceani, il crescente impatto della desertificazione e la moltiplicazione delle catastrofi naturali;
20. invita la Commissione a esaminare la necessità di migliorare il Fondo di solidarietà dell'Unione europea per adattarlo a nuove realtà e minacce quali le catastrofi naturali o gli effetti dei cambiamenti climatici, al fine di affrontare in modo più realistico le conseguenze di tali fenomeni;
21. invita la Commissione ad affrontare rapidamente la questione dell'importanza di adattare i meccanismi di emergenza esistenti per far fronte alle catastrofi naturali

sempre più gravi come l'eruzione del vulcano sull'isola di La Palma (Spagna), che rappresenta una sfida sociale ed economica senza precedenti per la quale è necessaria una risposta proporzionata al danno causato;

22. prende atto con preoccupazione dei rischi associati alla pesca eccessiva e all'inquinamento marino e costiero; chiede, nel quadro dell'accordo di Parigi e del Green Deal europeo, compresa la normativa sul clima, un sostegno specifico alle isole, fattore essenziale per renderle opportunamente adeguate, resilienti e lungimiranti per combattere e adattarsi ai cambiamenti climatici; chiede che nelle isole dell'UE siano utilizzati gli strumenti di compensazione degli effetti sociali negativi del Green Deal europeo;
23. chiede di valutare le strategie di prevenzione dei rischi di catastrofi naturali, le misure di adattamento ai cambiamenti climatici e le politiche regionali al fine di evitare la moltiplicazione degli alloggi e delle infrastrutture nelle aree costiere soggette a inondazioni o nei territori esposti agli slittamenti di terreno;

Accesso all'acqua e gestione idrica

24. ritiene che le isole possano rappresentare un eccezionale laboratorio per le pratiche sostenibili in settori quali l'energia pulita, l'economia circolare, la mobilità intelligente, la gestione dei rifiuti e l'economia blu; ritiene necessario in particolare accorciare le catene di distribuzione al fine di ridurre le emissioni del trasporto di materie prime e promuovere l'economia circolare, essendo di grande importanza per rendere le isole più competitive e autosufficienti;
25. sottolinea che quasi tutte le isole sono sempre più precarie in termini di risorse ambientali, in particolare di risorse idriche; invita, in tale contesto, la Commissione a mobilitare fondi aggiuntivi per accompagnare meglio le regioni insulari per quanto riguarda l'accesso alle risorse idriche e la loro gestione e ad adottare una politica comune sulle isole per la gestione delle risorse idriche;
26. sottolinea la necessità di promuovere la depurazione dell'acqua, in particolare delle acque reflue, e di garantire un ciclo idrico sostenibile; ricorda che la desalinizzazione è spesso costosa e non è un modo efficace per fornire l'intero approvvigionamento idrico dell'isola; ricorda altresì le sfide correlate alla gestione dei rifiuti nei territori insulari che dispongono di risorse limitate per stoccare e trasformare i rifiuti, in particolare durante l'alta stagione turistica in cui la produzione di rifiuti è maggiore; mette in evidenza inoltre il ruolo strategico dell'economia circolare, che deve essere estesa per comprendere la raccolta e il riciclaggio economico dei rifiuti marini;

Transizione energetica

27. chiede norme specifiche e un sostegno finanziario per aiutare le isole a conseguire gli obiettivi di neutralità climatica, tenendo conto dei costi aggiuntivi connessi a settori quali energia e trasporti nonché dell'impatto delle tecnologie mobili sui loro sistemi energetici; riconosce che per gestire le energie rinnovabili intermittenti sono necessari livelli di investimento proporzionalmente molto elevati; chiede che tali costi siano presi in considerazione nel pacchetto legislativo "Pronti per il 55 %";
28. sottolinea la necessità e le opportunità derivanti dal pacchetto legislativo "Pronti per il

- 55 %"; è del parere tuttavia che l'attuazione concreta di tali misure legislative debba andare di pari passo con la promozione della coesione economica, sociale e territoriale, poiché le isole dipendono esclusivamente dal trasporto aereo e marittimo;
29. chiede misure compensative concrete che compensino eventuali conseguenze negative sulla coesione economica, sociale e territoriale delle isole nel processo di transizione verso un'economia e una società più pulite, che potrebbero sorgere a causa della loro dipendenza dai settori aereo e marittimo;
 30. ritiene importante un attento monitoraggio per garantire la piena integrazione di tali isole nello sviluppo di infrastrutture marittime verdi; chiede che le isole siano considerate prioritarie per le infrastrutture al fine della decarbonizzazione del trasporto aereo e marittimo; sottolinea che tali handicap strutturali delle isole lasciano i loro cittadini e le imprese più esposti all'aumento dei prezzi;
 31. ricorda che a causa delle loro piccole dimensioni e dei sistemi energetici isolati, le isole si trovano ad affrontare una sfida importante per quanto riguarda l'approvvigionamento energetico poiché in genere dipendono dalle importazioni di combustibili fossili per la produzione di elettricità, i trasporti e il riscaldamento;
 32. ritiene che l'uso delle energie rinnovabili, compresa l'energia mareomotrice, dovrebbe essere una priorità che apporta notevoli benefici alle isole, tenendo conto nel contempo delle esigenze delle comunità locali, compresa la conservazione dell'architettura tradizionale e degli habitat locali delle isole; chiede pertanto di sostenere lo sviluppo di un'ampia gamma di fonti di energia rinnovabili in base alle caratteristiche geografiche delle isole; accoglie con favore i programmi per l'idrogeno verde avviati dalle isole;
 33. chiede di stabilire un obiettivo di autonomia in materia di energia basata sulle rinnovabili per tutte le isole europee, da sostenere mediante le risorse finanziarie necessarie e da realizzare attraverso l'eliminazione graduale dei combustibili fossili e l'introduzione di misure volte ad aumentare il potenziale delle energie sostenibili e rinnovabili; chiede di effettuare ulteriori ricerche per rendere le energie rinnovabili offshore più accessibili e adatte alle caratteristiche geografiche dei diversi bacini marittimi;
 34. sottolinea che, al fine di realizzare una transizione ambientale efficace, è fondamentale rafforzare la capacità amministrativa delle istituzioni locali delle isole europee e sviluppare il loro potenziale sia come fattori chiave della competitività economica, sociale e territoriale sia come promotori di comportamenti rispettosi del clima tra i cittadini; ricorda che tale transizione dipende anche da solide politiche e iniziative in materia di ricerca e innovazione che promuovano la collaborazione tra le parti interessate locali, incentivando nel contempo una più ampia diffusione delle strutture di ricerca nei territori insulari;
 35. ricorda agli Stati membri che i loro piani nazionali di transizione nell'ambito del Fondo per una transizione giusta devono includere uno studio e un'analisi specifici per ciascuna delle loro isole;

Sviluppo sociale ed economico

36. sottolinea l'importanza di sostenere il tessuto economico locale delle isole europee, in

- particolare delle microimprese e delle piccole e medie imprese (PMI);
37. invita gli Stati membri a utilizzare i fondi provenienti dal Fondo sociale europeo Plus (FSE+) e dal Fondo europeo di sviluppo regionale per sostenere la creazione di posti di lavoro di qualità, promuovere un migliore equilibrio tra attività professionale e vita familiare e fornire opportunità di lavoro nelle regioni a rischio di spopolamento, prestando particolare attenzione a una migliore partecipazione delle donne al mercato del lavoro; sottolinea l'importanza dei servizi di consulenza, dell'apprendimento permanente e dei programmi di riqualificazione professionale e miglioramento delle competenze dei lavoratori di tutte le età;
 38. chiede misure urgenti per limitare lo spopolamento delle isole nonché la fuga di cervelli e competenze e migliorare la qualità della vita dei cittadini, anche attraverso una maggiore accessibilità per i gruppi vulnerabili, sostenere le imprese locali e tutelare i posti di lavoro nonché affrontare l'invecchiamento della popolazione; chiede inoltre di incoraggiare lo sviluppo di istituti d'istruzione, di formazione professionale, per il miglioramento delle competenze, per un'imprenditorialità innovativa e sostenibile e l'occupazione per gli abitanti dell'isola, in particolare per le donne e per i giovani, il cui tasso di occupazione in quasi tutti i territori insulari dell'Unione è inferiore a quello degli uomini;
 39. sottolinea la necessità di estendere l'accordo del Consiglio del 7 dicembre 2021 inteso ad aggiornare le norme dell'UE per quanto riguarda le aliquote dell'IVA a tutte le zone insulari dell'UE, se del caso;
 40. ricorda che la crisi generata dalla pandemia di COVID-19 ha messo in luce le fragilità di molte isole europee in materia di salute; sottolinea pertanto l'importanza di sviluppare e migliorare le infrastrutture sanitarie, l'accesso alle cure e il sostegno per incoraggiare la creazione di operatori sanitari, in particolare nei territori insulari più remoti;
 41. sottolinea la necessità di incoraggiare, a livello locale, la stretta cooperazione, la mobilità e gli scambi di conoscenze tra istituti di istruzione, ricerca e innovazione tecnologica, imprese, e singoli cittadini; invita pertanto la Commissione a garantire che gli abitanti delle isole europee, in particolare di quelle più lontane dal continente, possano partecipare pienamente e in condizioni di parità ai programmi di mobilità europei quali Erasmus+, il Corpo europeo di solidarietà, DiscoverEU o il futuro programma ALMA (Aim, Learn, Master, Achieve);
 42. ricorda l'importanza dei programmi dell'UE come la garanzia per i giovani; invita gli Stati membri ad attuare rapidamente tale programma, in stretto coordinamento con fondi dell'UE quali il FSE+, per affrontare la situazione dei giovani che non lavorano e non svolgono attività di istruzione o formazione, con particolare riferimento a quanti vivono nelle zone rurali e nelle regioni con vincoli naturali o demografici che influenzano il rispettivo mercato del lavoro, comprese le isole, al fine di garantire che tutti i giovani di età inferiore ai 30 anni ricevano un'offerta qualitativamente valida in materia di impiego, continuazione degli studi, istruzione o formazione professionale, siano in grado di sviluppare le competenze necessarie per accedere a opportunità di occupazione in un'ampia gamma di settori, oppure ricevano un'offerta di apprendistato o tirocinio retribuito entro quattro mesi dall'inizio della disoccupazione o dal termine degli studi;

43. accoglie con favore gli sforzi volti a rendere la garanzia per i giovani più inclusiva ed evitare qualsiasi forma di discriminazione, anche nei confronti dei giovani che vivono in zone urbane remote, rurali o svantaggiate o in territori d'oltremare e regioni insulari;

Cultura

44. ritiene che la cultura e lo sviluppo del settore culturale sulle isole siano fondamentali; sostiene che le identità culturali e linguistiche delle isole debbano essere tutelate e promosse, anche nei contesti educativi, in quanto contribuiscono alla valorizzazione delle isole, e dell'intera UE, a tutti i livelli;
45. invita la Commissione a designare il 2024 come Anno europeo delle isole;

Agricoltura e pesca

46. invita la Commissione a valutare la necessità di un regolamento recante misure specifiche nel settore agricolo per tutte le isole ai livelli NUTS 2 e NUTS 3 al fine di conseguire l'autonomia alimentare e aumentare la competitività dei loro prodotti, fatti salvi gli strumenti esistenti, quali il programma di soluzioni specifiche per ovviare alla lontananza e all'insularità (POSEI) e il regolamento recante misure specifiche nel settore dell'agricoltura a favore delle isole minori del Mar Egeo¹;
47. chiede azioni volte a colmare il divario economico tra le zone interne e le regioni costiere, che molto spesso persiste nei territori insulari;
48. osserva che la qualità dei prodotti agricoli e alimentari delle isole è unica grazie alle loro specifiche condizioni microclimatiche e topografiche; sottolinea la necessità di promuovere il consumo di prodotti agricoli provenienti dalle regioni insulari e periferiche attraverso la politica di coesione; esorta la Commissione e gli Stati membri a sviluppare soluzioni sostenibili per il trasporto dei prodotti agricoli tra la maggior parte delle isole e la terraferma; reputa che ciò aumenterà la competitività, in particolare delle isole più piccole, e conferirà maggiori responsabilità ai piccoli agricoltori;
49. sottolinea la necessità di un maggiore sostegno per lo sviluppo sostenibile delle isole, entro i limiti ecologici e nel rispetto di un ambiente terrestre e marino sano, per l'agricoltura, la gestione e la conservazione delle foreste, la zootecnia, l'acquacoltura, la pesca sostenibile, la produzione locale e l'economia blu, anche attraverso programmi di cooperazione europei; ritiene necessario rafforzare il sostegno dell'Unione europea alla modernizzazione dell'attività agricola nelle isole, anche attraverso la promozione dell'agricoltura di precisione, per aiutare queste regioni a realizzare gli obiettivi del Green Deal;
50. sottolinea che il divario di sviluppo delle zone rurali insulari è ulteriormente aggravato dal fatto che, poiché nella maggior parte delle isole non sono presenti città vitali, esse non possono beneficiare delle ricadute finanziarie urbane; osserva che ciò comporta una riduzione della competitività, in particolare per quanto riguarda la capacità delle PMI di esplorare economie di scala;

¹ Regolamento (UE) n. 229/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 marzo 2013 recante misure specifiche nel settore dell'agricoltura a favore delle isole minori del Mar Egeo (GU L 78 del 20.3.2013, pag. 41).

51. sottolinea l'importanza della pianificazione territoriale orientata su un utilizzo efficace ed efficiente del territorio;
52. sottolinea l'importanza di raggiungere le persone nelle zone rurali e remote e di rendere le opportunità di riqualificazione e miglioramento delle competenze più accessibili e di progettarle per le persone che lavorano nell'agricoltura, nella pesca, nella silvicoltura e in altri settori professionali in suddette zone; insiste altresì sull'esigenza di fornire loro le competenze verdi e digitali e tutte le altre competenze necessarie per cogliere le opportunità presenti e future offerte dall'economia verde e blu, e di consentire loro di apportare un contributo decisivo alla salvaguardia dell'ambiente;
53. sottolinea la mancanza di soluzioni sostenibili per il trasporto di prodotti agricoli tra la maggior parte delle isole e la terraferma e per l'esportazione e l'importazione di prodotti agricoli da e per le isole, ed esorta la Commissione e gli Stati membri a sostenere i progetti innovativi per sviluppare collegamenti più verdi nei loro piani di sviluppo per le isole dell'UE;
54. invita gli Stati membri a utilizzare tutti gli strumenti disponibili nell'ambito della politica di coesione e a identificare e promuovere le opportunità di complementarità e sinergia tra le varie politiche e fondi europei al fine di rafforzare la sicurezza alimentare e l'autosufficienza delle isole, anche promuovendo l'uso di energia da fonti rinnovabili, e di renderle parte integrante della transizione verso sistemi alimentari sostenibili e circolari e zone rurali intelligenti, trasformando così gli svantaggi geografici in opportunità; è del parere che la promozione del ruolo delle isole nella catena alimentare sostenibile mediante strumenti di intervento dell'UE, inclusa la politica di coesione, potrebbe generare ulteriori opportunità di lavoro e dimezzare la tendenza allo spopolamento delle regioni insulari;
55. sottolinea la necessità di sostenere filiere corte redditizie e rispettose dell'ambiente, come pure lo sviluppo di un settore agricolo orientato soprattutto verso produzioni tradizionali a elevato valore aggiunto, il consumo locale e le soluzioni verdi e il conseguimento dell'autonomia alimentare;
56. sottolinea la necessità di proseguire l'attuazione della dichiarazione di Cork II su una vita migliore nelle zone rurali, al fine di riflettere sulle sfide e sulle opportunità attuali che le isole europee si trovano ad affrontare; chiede che la visione a lungo termine per le zone rurali integri specificamente le particolarità delle regioni ultraperiferiche e delle isole dell'Egeo; invita la Commissione a promuovere le politiche insulari durante i processi di pianificazione regionale per sostenere l'agricoltura sostenibile, la produzione alimentare, l'agriturismo, l'economia blu e la connettività, anche attraverso finanziamenti complementari a quelli del Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR), affrontando i cambiamenti climatici, proteggendo la biodiversità, introducendo l'economia circolare e passando alle energie rinnovabili; incoraggia inoltre la Commissione a valutare il costo reale dell'insularità e della doppia insularità delle regioni arcipelagiche, tenendo conto delle vulnerabilità e delle risorse delle regioni insulari, in particolare delle regioni ultraperiferiche; ritiene che nella politica di coesione dell'UE si debba tenere conto del costo reale dell'insularità per le regioni insulari, effettuando nel contempo una valutazione d'impatto delle iniziative e delle azioni dell'UE sulle isole, basata su dati aggiornati e armonizzati; sottolinea che l'Osservatorio rurale rappresenta un'opportunità unica per la produzione di dati adeguati e aggiornati di elevata qualità per i territori insulari incentrati, tra l'altro, sull'accesso alla terra,

- stabilendo le basi per uno sviluppo agricolo ed economico olistico delle isole.
57. è favorevole al mantenimento del trasporto di animali vivi via mare, data la forte dipendenza dalle esportazioni del settore agricolo di alcune isole, soprattutto le più piccole, che non possono trasportare carcasse di animali a causa delle loro piccole dimensioni e della conseguente mancanza di infrastrutture;
 58. ritiene necessario rafforzare il sostegno dell'Unione europea alla modernizzazione dell'attività agricola nelle isole, anche attraverso la promozione dell'agricoltura di precisione, per aiutare queste regioni a realizzare gli obiettivi del Green Deal;
 59. sottolinea tuttavia che, poiché la strategia "Dal produttore al consumatore" limita ulteriormente l'uso di prodotti fitosanitari nell'Unione, essa dovrebbe altresì tenere conto delle specificità delle colture tropicali e subtropicali nelle regioni ultraperiferiche e limitare l'accesso ai mercati dell'Unione dei prodotti che non soddisfano le norme dell'Unione;
 60. ritiene che, per quanto riguarda specificamente le regioni ultraperiferiche, la coesione dell'UE dovrebbe essere perseguita attraverso: il rafforzamento dell'articolo 349 TFUE, segnatamente consolidando l'*acquis* dell'UE applicabile in tali regioni; il mantenimento e il rafforzamento del programma POSEI e del suo bilancio, in particolare mediante il relativo recepimento in altri settori diversi dall'agricoltura come la pesca, i trasporti, il turismo ecc., e la garanzia di un trattamento differenziato dei prodotti delle regioni ultraperiferiche nella rinegoziazione di tutti gli accordi di partenariato economico e di libero scambio e la piena protezione in tali negoziati dei prodotti agricoli sensibili, come le banane, i pomodori, lo zucchero e il latte;
 61. chiede il consolidamento di meccanismi specifici nel quadro della PAC tramite il programma POSEI, al fine di ridurre la dipendenza delle regioni ultraperiferiche dalle importazioni agricole e agroalimentari, di rafforzare la sicurezza alimentare e la capacità di queste regioni di accedere ai loro mercati, sia all'interno del loro territorio sia altrove nell'Unione; chiede, a tale proposito, un aumento del bilancio del POSEI a partire dal 2027 per soddisfare le crescenti esigenze e lo sviluppo della produzione locale in suddette regioni remote e insulari aventi significativi costi di produzione aggiuntivi;
 62. invita la Commissione a mantenere il tasso di cofinanziamento a lungo termine per le regioni ultraperiferiche all'85 % per il FEASR, al fine di garantire lo sviluppo socioeconomico di questi territori e alleviare così le problematiche derivanti dalla loro posizione remota;
 63. chiede il rigoroso rispetto delle norme ambientali e sociali europee applicabili ai beni tropicali provenienti dai paesi non UE e l'introduzione sistematica di contingenti di importazione per i prodotti tropicali originari di tali paesi, sulla base dei flussi esistenti; ritiene che sia opportuno introdurre meccanismi specifici di vigilanza e sanzione per verificare il rispetto di tali condizioni; raccomanda di imporre il principio di conformità per le importazioni da paesi non UE, in particolare per i prodotti biologici;
 64. riconosce che le regioni costiere e quelle ultraperiferiche dipendono storicamente dalla pesca e dovrebbero beneficiare di un sostegno finanziario al fine di consolidare i posti di lavoro nel settore della pesca, sviluppare nuovi settori e creare nuovi posti di lavoro, soprattutto nella pesca artigianale; invita gli Stati membri a mettere in atto politiche

mirate per tutelare i posti di lavoro esistenti, crearne di nuovi diversificati e promuovere la digitalizzazione; sottolinea l'importanza di prevenire qualsiasi forma di discriminazione nel mercato del lavoro e di proteggere e sostenere i gruppi vulnerabili e svantaggiati; sostiene l'impiego combinato dei Fondi strutturali e d'investimento europei per creare sinergie, evitando al contempo duplicazioni;

65. esprime profonda preoccupazione per la salute fisica e mentale dei lavoratori del settore della pesca, spesso messa a repentaglio, oltre che dalla connaturata pericolosità del lavoro in mare aperto, anche dall'impiego di pescherecci che non rispettano le attuali norme di sicurezza, aumentando la loro esposizione a infortuni sul lavoro anche gravi; invita pertanto le autorità competenti a garantire condizioni di lavoro sicure e dignitose per tutti i lavoratori del settore nonché condizioni di parità e una concorrenza leale tra le imprese di pesca a livello globale, senza abbassare gli standard europei; invita gli Stati membri a fornire un sostegno adeguato al miglioramento della sicurezza della flotta e delle condizioni di lavoro nel rispetto dei requisiti di sostenibilità ambientale e con particolare attenzione alla pesca su piccola scala, in particolare nelle regioni insulari e ultraperiferiche, dove l'età media dei pescherecci è notevolmente superiore a quella della pesca industriale; accoglie con favore l'iniziativa della Commissione di cercare un accordo sulla sicurezza dei pescherecci;

Turismo

66. osserva che il settore del turismo è il principale fattore di crescita economica delle regioni insulari in termini di entrate e occupazione; invita pertanto la Commissione a fornire un sostegno finanziario supplementare specifico per il turismo sostenibile sulle isole, risolvendo il problema del turismo stagionale e sostenendo progetti pilota innovativi per promuovere soluzioni più ecologiche e digitali in linea con gli obiettivi del Green Deal europeo, e ad aiutare le isole che dipendono fortemente dal turismo a diversificare le loro economie; invita inoltre la Commissione a creare un'etichetta europea del turismo sostenibile per valorizzare i punti di forza e gli sforzi delle isole e delle regioni insulari in materia;
67. evidenzia la necessità di rafforzare l'approccio integrato allo sviluppo territoriale nei confronti delle isole, come gli investimenti territoriali integrati e lo sviluppo locale di tipo partecipativo, nonché di incoraggiare iniziative quali la strategia "Piccoli comuni intelligenti" e i poli dell'innovazione digitale europei in relazione alle isole, al fine di sostenere un'agricoltura e una produzione alimentare sostenibili con speciale attenzione alle pratiche rispettose dell'ambiente, nonché un agriturismo sostenibile; sottolinea l'importanza di promuovere l'uso intelligente dell'energia e delle risorse idriche al fine di garantire che le isole sfruttino al meglio le loro scarse risorse;

Accesso ai servizi pubblici

68. chiede lo sviluppo e il miglioramento dell'infrastruttura dei trasporti delle isole al fine di promuovere i trasporti sostenibili e di sostenere la modernizzazione e l'inverdimento delle infrastrutture stradali, aeroportuali e portuali assicurando, nel contempo, una transizione socialmente giusta; chiede, in particolare, di sostenere trasporti pubblici e privati rispettosi dell'ambiente;
69. chiede di dare priorità a maggiori investimenti nelle infrastrutture di base per migliorare l'accesso di tutte le famiglie all'acqua potabile e ai servizi sanitari;

70. sottolinea la necessità di garantire la continuità territoriale di tutte le isole attraverso un trasporto marittimo e aereo sostenibile, prestando particolare attenzione ad evitare situazioni di monopolio, salvo in caso di carenza di servizi di trasporto regolari in una situazione di libera concorrenza che richiede il ricorso ad accordi di servizio pubblico; sottolinea l'importanza di una riduzione dei costi di trasporto per i passeggeri e le merci, anche con tariffe agevolate per i residenti e di garantire la sicurezza e l'adeguatezza dei ponti terrestri e dei collegamenti stradali;
71. invita la Commissione a garantire che il programma di lavoro 2021-2023 del meccanismo per collegare l'Europa e i programmi di cooperazione europei contribuiscano all'accessibilità territoriale delle isole; osserva che il miglioramento dell'accessibilità delle isole e lo sviluppo di collegamenti di trasporto sostenibili con e tra le isole sono fondamentali per il loro sviluppo e per la fornitura di servizi pubblici essenziali quali l'istruzione, la sanità e l'assistenza sociale; ritiene che tali miglioramenti non dovrebbero limitarsi alla terraferma o, se del caso, agli Stati membri dell'UE;
72. sottolinea, in particolare nel contesto della crisi della pandemia di COVID-19, l'importanza di migliorare le infrastrutture sanitarie, rafforzare i servizi di telemedicina e telepsichiatria e aggiornare la fornitura di assistenza sanitaria primaria e l'accesso ai medicinali sulle isole dell'UE;
73. sottolinea che le pari opportunità per tutti sono fondamentali e invita la Commissione e gli Stati membri a colmare in via prioritaria il divario di competenze digitali garantendo che le regioni vulnerabili, comprese le zone rurali e remote e i cittadini indigenti, abbiano accesso all'istruzione e alla formazione digitali, all'hardware minimo richiesto, all'accesso diffuso a Internet, al sostegno digitale e ad altri strumenti di apprendimento tecnologico; sottolinea altresì che occorre sostenere queste categorie per innalzare i livelli di competenze digitali che sono loro necessari per prosperare, e per evitare di aggravare le disuguaglianze, senza lasciare indietro nessuno;
74. sottolinea che la digitalizzazione e una connettività digitale efficiente per le isole sono una priorità assoluta, in particolare per contribuire a superare gli svantaggi geografici cui devono far fronte e per migliorare l'offerta di tecnologie e infrastrutture digitali, servizi di istruzione e formazione, nonché sanità elettronica, compresa la telemedicina e la telepsichiatria, e altri servizi pubblici essenziali per i cittadini e le PMI, che producono effetti positivi per le strategie e le operazioni commerciali;
75. sottolinea l'importanza di mantenere le infrastrutture digitali che collegano le isole dell'UE al resto del mondo, in particolare destinando fondi europei sufficienti per la sostituzione dei cavi sottomarini obsoleti;
76. ritiene che, soprattutto nelle piccole isole, sia difficile per le PMI accedere facilmente a tutte le informazioni relative alla promozione dell'imprenditoria, allo sviluppo delle competenze e alle opportunità finanziate dall'UE; chiede di rafforzare il sostegno finanziario a tale riguardo, nonché di garantire maggiori sessioni di informazione, servizi di consulenza e formazione su misura;

Migrazione

77. osserva che alcune isole fanno fronte all'arrivo di un gran numero di migranti che talvolta superano di gran lunga la popolazione locale, e che non sono in grado di fornire

i mezzi necessari per l'alloggio e l'assistenza;

78. richiama l'attenzione sulla pressione specifica e sproporzionata sui sistemi di asilo e di accoglienza nelle isole, nelle isole periferiche e nelle regioni ultraperiferiche; chiede che il piano d'azione europeo per le isole riconosca la suddetta realtà in materia di asilo e migrazione, che richiede soluzioni coordinate a livello europeo che rispettino il benessere e la dignità dell'individuo, affrontando nel contempo la pressione;

Rivalutazione dei regimi di aiuti di Stato e misure volte a ridurre il divario di sviluppo

79. invita la Commissione a presentare un'analisi relativa al volume degli aiuti di Stato concessi alle imprese aventi sede nelle isole dell'UE; ritiene indispensabile, nonostante gli sforzi compiuti dall'UE e dagli Stati membri, determinare se e in quale misura le imprese situate nei territori insulari abbiano beneficiato di tali misure e rivalutare di conseguenza gli aiuti di Stato; sottolinea a tale riguardo l'importanza di aiuti di Stato più flessibili per le imprese del trasporto aereo e marittimo in tali territori insulari, data la loro totale dipendenza da questi mezzi di trasporto;
80. chiede che qualsiasi futura revisione del quadro legislativo in materia di aiuti di Stato sia sottoposta a valutazioni d'impatto basate su indicatori specifici per valutare il divario di competitività delle economie delle regioni insulari, anche rispetto alle conseguenze del pacchetto "Pronti per il 55 %", su tali territori e per definire un regime decrescente specifico per i territori insulari allorché le misure straordinarie previste nel quadro temporaneo per gli aiuti di Stato giungeranno a scadenza dopo il 31 dicembre 2021;
81. chiede la creazione di una sottocategoria "isole", considerate le loro caratteristiche distinte, per quanto riguarda l'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato regionali per il periodo 2021-2027 e la soppressione dei massimali "de minimis" per le isole e le regioni ultraperiferiche europee, oltre i quali è richiesta l'autorizzazione della Commissione;
82. sottolinea la necessità di un approccio più flessibile per garantire l'impiego più efficace dei finanziamenti europei nei territori insulari e nelle regioni ultraperiferiche, senza pregiudicare le norme di qualità e le procedure di monitoraggio pertinenti;
83. osserva che l'attuale regola de minimis limita la competitività e crea difficoltà nelle isole e nelle regioni ultraperiferiche europee; è del parere che, onde ridurre tali svantaggi, tutte le isole dell'UE dovrebbero essere esentate dai massimali applicabili della norma de minimis; invita inoltre la Commissione ad adeguare le norme in materia di aiuti di Stato per garantire che le sovvenzioni volte a porre rimedio all'insularità non siano considerate aiuti di Stato ma compensazioni per porre le isole e le regioni ultraperiferiche europee su un piano di parità con le loro controparti continentali;
84. chiede una rivalutazione del criterio legato alla distanza (150 km) utilizzato nella classificazione delle isole come regioni di frontiera ammissibili ai finanziamenti a titolo dei programmi di cooperazione transfrontaliera, nel quadro dell'obiettivo di cooperazione territoriale della politica di coesione o nel quadro della politica europea di vicinato; ritiene che, qualora sia necessario stabilire un limite di qualche tipo, per le regioni insulari sarebbe più appropriato applicare la condizione di territorio transfrontaliero a livello di bacino marittimo;

Una politica specifica e mirata dell'UE per le isole

85. sottolinea che la mancanza di dati statistici sulle isole ostacola lo sviluppo di politiche mirate; invita la Commissione a creare un Istituto europeo dei territori svantaggiati, in relazione all'articolo 174 TFUE, per raccogliere dati statistici affidabili e aggregati, inclusi dati disaggregati per genere, regolarmente aggiornati utilizzando criteri armonizzati a tutti i livelli amministrativi; invita la Commissione a migliorare la raccolta di dati statistici sulle isole europee e a introdurre il "territorial proofing" nelle valutazioni d'impatto delle sue proposte, con l'obiettivo di sviluppare politiche mirate e valutare come la legislazione proposta influisca sui cittadini e sulle imprese con sede nelle diverse regioni;
86. sottolinea che le isole non sono tutte attualmente soggette alla legislazione europea in materia di classificazione territoriale; invita la Commissione ad avviare una discussione al riguardo, al fine di includere le isole nella classificazione comune delle unità territoriali per la statistica e a prendere in considerazione l'istituzione di un programma analogo all'iniziativa urbana europea per sostenere i partenariati tra le isole europee al fine di definire approcci innovativi ai problemi specifici delle isole, condividere le migliori pratiche e attuare soluzioni vantaggiose per i cittadini e le imprese;
87. invita la Commissione a prendere atto degli studi già realizzati dalle isole europee sulle sfide e i costi aggiuntivi dell'insularità e a elaborare analisi interdisciplinari sulle caratteristiche demografiche, geografiche, economiche, sociali e ambientali dei territori insulari in modo da assicurare che tali regioni non risentano di alcuno svantaggio competitivo connesso alla loro condizione geografica;
88. chiede la creazione di una dotazione supplementare destinata ad aiutare le isole europee ad affrontare le loro sfide e disparità specifiche e a coprire i costi aggiuntivi dell'insularità nel quadro della futura politica di coesione; suggerisce di ampliare il punto di contatto insulare istituendo una task force insulare in seno alla direzione generale della politica regionale e urbana della Commissione;
89. invita la Commissione a prendere in considerazione l'assegnazione del bilancio sulla base del PIL pro capite al fine di colmare tutte le disparità tra le isole;

Patto delle isole e piano d'azione europeo per le isole

90. invita la Commissione a effettuare una valutazione dinamica dell'articolo 174 TFUE e a basarsi su tale articolo con una vera e propria agenda per le isole europee e a creare una strategia europea per le isole basata su tale relazione, che sia in linea con le esigenze locali e le realtà sul campo e tenga conto delle specificità di ciascuno dei bacini marittimi dell'Unione europea; invita la Commissione a realizzare uno studio sulle diverse situazioni dei territori insulari e a prendere in considerazione una strategia per le isole corredata di proposte concrete;
91. chiede che sia elaborato e messo in pratica quanto prima un patto per le isole con la partecipazione delle principali parti interessate, vale a dire autorità nazionali, regionali e locali, operatori economici e sociali, società civile, mondo accademico e organizzazioni non governative, sulla falsariga del patto urbano e del futuro patto rurale;
92. sottolinea che il dialogo con le comunità insulari e tra le medesime è essenziale per

favorire la vicinanza al progetto europeo, costruire ponti tra le culture, stimolare l'interesse nei processi decisionali e promuovere la costruzione della stessa Unione europea;

o

o o

93. incarica la sua Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio, alla Commissione, al Comitato economico e sociale europeo, al Comitato delle regioni e ai parlamenti nazionali e regionali degli Stati membri.

REPUBBLICA ITALIANA

*Regione Siciliana***ASSESSORATO DELL'ECONOMIA****L'ASSESSORE**Comunicato Stampa

INSULARITÀ TRA EUROPA ED ITALIA: CONFRONTO TRA SICILIA, SARDEGNA ED IL PRESIDENTE OMARJEE

ROMA, 8 Aprile 2022 – Si è tenuto stamane, presso la sede di Roma della Regione Siciliana il Seminario “*La condizione di insularità tra Europa ed Italia*”. L’incontro, organizzato dal Vicepresidente ed Assessore all’Economia, **Gaetano Armao**, ha avuto come ospite l’eurodeputato francese, **Younous Omarjee**, Presidente della Commissione per lo sviluppo regionale (REGI) del Parlamento UE e proponente della risoluzione sull’insularità di cui discuterà il Parlamento di Strasburgo tra alcune settimane.

Presenti in sede: l’**On. Roberta Alaimo**, relatore della proposta di legge costituzionale alla Camera, **Dott. Giuseppe Fasolino**, Assessore al Bilancio ed alla Programmazione della Regione autonoma di Sardegna, il **Prof. Gino Scaccia**, Capo dell’Ufficio legislativo del Ministro per gli Affari regionali, **On. Mariastella Gelmini**, il **Prof. Aldo Berlinguer**, docente di Diritto europeo dell’Università di Cagliari, l’**Avv. Ignazio Tozzo**, Ragioniere Generale della Regione Siciliana ed il Sindaco di Forio, **Dott. Francesco Del Deo**, Presidente dell’Associazione Nazionale Comuni delle Isole Minori (ANCIM).

Sono inoltre intervenuti in videoconferenza parlamentari, esponenti dei governi regionali ed esperti e studiosi della condizione d’insularità di Sicilia e Sardegna.

Il Presidente Omarjee ha illustrato la Proposta di Risoluzione invitando gli esponenti governativi e parlamentari a rafforzare le iniziative a sostegno dell’insularità a livello nazionale ed europeo.

Secondo il Vicepresidente della Regione Siciliana Gaetano Armao, che ha introdotto il seminario, *"la specificità insulare è divenuta centrale nell'agenda politica italiana ed europea. In Italia con la recente approvazione in prima lettura dai due rami del Parlamento italiano del DDL Costituzionale di modifica dell'Art.119 della Costituzione, concernente il riconoscimento delle peculiarità delle isole ed il superamento degli svantaggi derivanti dall'insularità. In sede europea con la predisposizione della Risoluzione per il Parlamento UE da parte del Presidente della Commissione parlamentare per lo sviluppo regionale (REGI). L'adozione della risoluzione Omarjee ha l'obiettivo di restituire centralità politica alla coesione ed alla questione insulare e di imporre una nuova parametrizzazione degli interventi comunitari su fisco, trasporti, ambiente, energia,*

salute, istruzione e formazione, turismo, migrazioni, sport, rifiuti, ma soprattutto digitale. Insieme alla fiscalità di sviluppo, alla perequazione infrastrutturale, alla continuità territoriale per i trasporti, la transizione digitale consente alle Isole europee la “mossa del cavallo”, offrendo la possibilità di superare distanze dal continente, tenendo conto del fattore insulare in termini di compensazione e riequilibrio, ma anche di opportunità: dalla salute digitale alla formazione a distanza, dall’e-commerce ai servizi amministrativi di egovernment.

La tutela effettiva della insularità, tuttavia non può prescindere dall’esclusione dal regime degli aiuti per le aree insulari europee, e questa posizione emerge molto chiaramente dal confronto di oggi“.

La registrazione video del Seminario è disponibile su internet all’indirizzo:

<https://youtu.be/pFBqoOogt8k>



CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA

*Commissione speciale per il
riconoscimento del principio
d'insularità*

**Seminario di approfondimento Sicilia e Sardegna- Proposta di risoluzione del Parlamento europeo sulle isole dell'UE e la politica di coesione: situazione attuale e sfide future(2021/2079) (INI)
- Roma- 8 aprile 2022-**

Ringrazio sentitamente il Presidente della Commissione REGI del Parlamento europeo l'on. Omarjee per l'iniziativa intrapresa e per l'ottimo lavoro fatto per giungere all'elaborazione del testo in esame. Vorrei inoltre ringraziare il Vicepresidente della Regione Siciliana on. Armao per questa occasione di confronto su questo documento così importante e per il suo infaticabile impegno sul fronte dell'insularità.

La proposta di Risoluzione del Parlamento europeo sulle isole dell'UE e la politica di coesione: situazione attuale e sfide future(2021/2079) (INI) promossa dalla Commissione per lo sviluppo regionale, relatore Younous Omarjee, mira a definire una strategia ed un piano d'azione europei attraverso politiche europee dedicate alle caratteristiche specifiche delle isole europee.

La Risoluzione coglie puntualmente le problematiche relative all'insularità in termini di "condizionalità negativa permanente" che incide su una molteplicità di ambiti: "mercato del lavoro, commercio dei prodotti delle isole, istruzione, assistenza sanitaria, approvvigionamento idrico ed energetico, impianti di gestione dei rifiuti". Si evidenzia opportunamente che nelle isole saranno più evidenti gli effetti depressivi derivanti dalla pandemia e che è pertanto necessario evitare nuove disparità tra i territori dell'Unione europea. La leva giuridica che giustifica l'intervento è l'articolo 174 del TFUE che mira proprio a ridurre le disparità tra i livelli di sviluppo delle varie regioni o isole. La norma in questione, invero, rivolge *un'attenzione particolare* alle regione insulari, così come per le altre regioni periferiche, introducendo una base di intervento per le politiche di coesione. Le isole, sono state indubbiamente beneficiarie delle politiche di coesione europee: esse non possono certo negare di avere ricevuto un'attenzione particolare dall'Unione. Ciononostante, l'impossibilità per le isole di far parte delle infrastrutture di rete (energia, rete ferroviaria, stradale, digitale) sul piano interno e con il resto del territorio degli Stati membri, aspetto ben evidenziato nel punto 4 della proposta, grava in modo molto considerevole sulla loro economia. Questo significa che la libera concorrenza e la libera circolazione delle persone e delle merci, principi cardine dell'Unione, nelle isole, per ragioni genetiche e permanenti, con evidenza non si sono realizzati appieno.

La Commissione speciale che ho l'onore di presiedere ha evidenziato che l'elemento cruciale è dato, non tanto dall'elemento della distanza o della perifericità, quanto dalla discontinuità territoriale, condizione tipica delle regioni insulari le quali, tuttavia, sul piano giuridico sono equiparate alle altre regioni periferiche: il loro status nell'ordinamento giuridico europeo, sostanzialmente si confonde con quello di altre regioni svantaggiate, mentre si prevede una disciplina speciale soltanto per le regioni cd. ultraperiferiche (art. 349 TFUE). Rivelatore da questo punto di vista è uno studio sviluppato su questo particolare aspetto dalla facoltà di economia dell'Università di Cagliari, sul quale ritengo utile richiamare l'attenzione.

Gli elementi caratterizzanti l'insularità - piccola dimensione del mercato che implica una bassa domanda; lontananza dai principali mercati e conseguenti maggiori costi per il traffico di beni e servizi;

vulnerabilità, ovvero la probabilità che un'economia subisca danni dovuti a shock esogeni (si pensi agli effetti della pandemia e dell'attuale conflitto in Ucraina) - suggeriscono un diverso approccio metodologico nell'affrontare la questione insulare. Un metodo che tenga conto della causa dello svantaggio e che, se adottato come indicatore, servirebbe a misurare l'entità dello svantaggio anche tra le singole isole europee (che comprendono situazioni diverse: isole maggiori, minori, arcipelaghi, isole più o meno distanti dal continente e dai mercati di riferimento) e ad operare interventi appropriati.

La risoluzione, tenendo conto, degli svantaggi insulari ed, in generale, della peculiarità delle isole promuove una serie di interventi nei singoli ambiti maggiormente colpiti dall'insularità. Per una significativa coincidenza, il documento procede dal punto di vista temporale parallelamente all'iter di modifica dell'art. 119 della Costituzione in corso in Italia che impone alla Repubblica di riconoscere la peculiarità delle isole. Ritengo che il processo di revisione costituzionale in atto in uno dei maggiori Stati membri dell'Unione debba spingere in modo significativo nella direzione di un diverso approccio normativo a livello europeo o comunque verso criteri interpretativi del diritto vigente che impongano alle istituzioni comunitarie di riservare un'attenzione particolare ai problemi delle isole.

Nel contesto attuale, nel quale lo shock esogeno, causato dalla guerra e prima di essa dalla pandemia, ha ulteriormente evidenziato - semmai ce ne fosse bisogno - la maggiore vulnerabilità dell'economia delle isole, sono di particolare interesse i punti 29 e 30 della proposta.

Il punto 29 richiede che una futura revisione del quadro legislativo in materia di aiuti di Stato sia sottoposta a valutazioni d'impatto basate su indicatori specifici per valutare il divario di competitività delle economie delle regioni insulari e per definire un "regime decrescente specifico" per i territori insulari allorché le misure straordinarie previste nel quadro temporaneo per gli aiuti di Stato giungeranno a scadenza dopo il 30 giugno 2022, sia pure con l'introduzione di nuove misure "di accompagnamento" delle imprese comunque per un ulteriore periodo limitato. Un abbandono graduale o diversificato per le isole del regime di Temporary Framework è necessario: l'assetto normativo attuale viene infatti interpretato come un ostacolo insormontabile all'applicazione di politiche tariffarie nei trasporti che permettano una effettiva competitività (soprattutto nel settore turistico) rispetto alle regioni continentali, nelle quali l'accessibilità è garantita da una pluralità di mezzi di trasporto, non solo collettivi ma anche individuali. Le infrastrutture e l'organizzazione di trasporti interni ed esterni, affidabili e paragonabili, in termini di costi, a quelli del continente, rappresentano per un'isola le condizioni necessarie per lo sviluppo e la competitività economica, fine per il quale l'Unione investe da sempre risorse rilevanti. La normativa attuale crea invece la paradossale situazione di rendere il loro utilizzo difficile se non impossibile. Vorrei pertanto chiedere al relatore Omarjee se non ritenga opportuno porre anche in questa sede il problema del superamento dell'attuale regime degli aiuti di Stato, in particolare collegandolo al punto 22 della proposta, che si occupa specificamente della continuità territoriale. Mi rendo conto della delicatezza dell'argomento, ma questo è il nocciolo del problema: sapere come affrontare questo ostacolo è molto importante ai fini della incisività dell'atto parlamentare.

Il punto 30 prevede la creazione di una sottocategoria "isole" per quanto riguarda l'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato a finalità regionale per il periodo 2021-2027 e una revisione al rialzo del massimale del regolamento "de minimis", oltre il quale è richiesta l'autorizzazione della Commissione. Anche tale misura aiuterebbe introdurre una visione insulare del diritto europeo, utile per limitare le disparità rispetto alle imprese delle regioni continentali.

Intervento di Michele Cossa, Presidente della Commissione speciale per il riconoscimento del principio di insularità del Consiglio regionale della Sardegna

Strasburgo, 7 giugno 2022

Sono onorato di rappresentare in questa prestigiosa sede non solo il Consiglio regionale della Sardegna, che all'unanimità ha istituito una Commissione speciale per l'insularità, ma idealmente anche quei 200mila cittadini che - depositando presso il Parlamento italiano una proposta di legge di iniziativa popolare - hanno determinato in Italia una svolta epocale nella politica per le isole, giungendo addirittura a modificare la Carta costituzionale, in un complesso procedimento che speriamo possa concludersi entro il prossimo mese di luglio.

Ritengo molto significativa la sostanziale coincidenza temporale tra l'importante atto di indirizzo approvato oggi e la riforma costituzionale in atto in Italia.

Le isole non possono certo negare di avere ricevuto un'attenzione particolare dall'Unione. La mia isola, la Sardegna è capofila del Partenariato delle Regioni insulari periferiche del Mediterraneo, con il Presidente Solinas, che devo ringraziare sentitamente perché il suo impegno ha contribuito a elevare la discussione attorno alla specificità delle Isole, spingendo le Istituzioni europee a prestare quell'attenzione a lungo negata.

La domanda è: le ingenti risorse che negli ultimi decenni sono state destinate alle isole hanno prodotto effetti proporzionati? È stato superato, almeno in parte, il deficit di competitività che deriva loro dall'impossibilità di far parte delle infrastrutture di rete (energia, rete ferroviaria, stradale, digitale)? Si sono fatti passi avanti significativi verso la piena realizzazione dei principi di libera concorrenza e libera circolazione delle persone e delle merci, principi cardine dell'Unione?

Tutti gli indicatori dicono chiaramente che i risultati non sono all'altezza delle aspettative, perché le isole sono state viste come territori "distanti" o "periferici", mentre l'elemento cruciale è un altro, cioè la discontinuità territoriale. Non tutte le isole sono "regioni ultraperiferiche", ma tutte condividono una condizione geografica di distacco dalla terraferma e di difficoltà di accesso che rende la loro economia più fragile. Ancora più difficile la situazione delle isole minori, sulle quali grava una "doppia condizione di insularità".

Oggi il Parlamento europeo ha segnato una tappa **fondamentale, che traccia una nuova strada della politica europea per le isole**, con un diverso approccio metodologico, che dovrà tener conto della causa dello svantaggio, ed in funzione di essa operare interventi appropriati, che non possono essere solo di natura economica.

L'azione prioritaria è infatti la revisione degli strumenti normativi. Dobbiamo prendere atto di un paradosso: i principi a tutela della concorrenza, che sono una delle pietre angolari dell'ordinamento giuridico europeo, **spesso sortiscono rispetto ai territori insulari l'effetto opposto a quello per cui sono state introdotte.**

Essi non possono e non debbono rappresentare un ostacolo alla realizzazione di interventi di rafforzamento della competitività, siano essi di natura fiscale, infrastrutturale o azioni per garantire l'accessibilità delle isole.

Particolarmente delicato è quest'ultimo elemento. L'accessibilità nelle regioni continentali è garantita da una pluralità di mezzi di trasporto, non solo collettivi ma anche individuali. Nelle isole

non è così: dobbiamo renderci conto che le infrastrutture e l'organizzazione di trasporti interni ed esterni, affidabili e paragonabili in termini di costi a quelli del continente, non sono un lusso, ma condizioni necessarie per lo sviluppo e la competitività.

Ritengo sia questo il punto cruciale: se le istituzioni comunitarie lo affronteranno efficacemente le isole potranno fare quel salto di qualità che le farà sentire parte integrante e non marginale della grande costruzione europea.

Insularità, il Presidente Pais: “Approvazione risoluzione Omarjee’ punto di partenza fondamentale”

“L’approvazione da parte del Parlamento europeo della risoluzione Omarjee sull’insularità è un punto di partenza fondamentale per il pieno riconoscimento del principio che la nostra isola attende ormai da troppo tempo”.

Il Presidente del Consiglio regionale Michele Pais sottolinea l’eccezionale risultato che la Sardegna ha avuto grazie al determinante lavoro del Presidente Solinas in Europa e alle positive sinergie che ha saputo instaurare con la Sicilia e gli altri territori insulari europei.

Per Pais la strada è quella giusta: “Il risultato raggiunto oggi indica che il percorso deve proseguire inesorabile non solo in Europa ma anche con il riconoscimento del principio dell’insularità nella nostra Costituzione”.

“Si aprono ora nuovi scenari – ha detto il Presidente Pais – per i sardi ma anche per gli otto milioni di italiani e per i 20 milioni di europei che vivono nelle isole in materia di turismo, di energia, trasporti, di infrastrutture, di ambiente”.

“Il via libera di oggi da parte del Parlamento di Strasburgo è un segnale decisivo dell’Europa nei confronti dei territori che, per ragioni geografiche, sono svantaggiati. Un nuovo modo di ragionare, un cambio di mentalità epocale che permetterà anche alla Sardegna di superare gli ostacoli che derivano dall’insularità”.

Condividi:

<https://www.consreg Sardegna.it/insularita-il-presidente-pais-approvazione-risoluzione-omarjee-punto-di-partenza-fondamentale/>

EUROPEAN CONVENTION OF TOURIST ISLANDS - FINAL STATEMENT
THE CANARY ISLANDS DECLARATION, 2nd of DECEMBER 2022
(first draft)

The first European Convention of Tourist Islands, celebrated in the Canary Islands on the 1st and 2nd of December 2022, approves the following Final Statement:

The Pandemic, with its dramatic effects that we are still suffering, followed by the War and the Energy Crisis, have caused serious damage in the world and in the European societies.

These major crises are also happening alongside the growing climate change threats. Threats are not in the future: they have already arrived, and the catastrophe may be irreversible if urgent action is not taken.

Worsening heat waves, droughts and great fires have devastated the European continent and other parts of the world this summer.

The panel of experts of the United Nations and the successive Climate Summits predict the worst is yet to come if we continue working this way and we do not move more quickly towards the 2030 horizon.

The European Union, given the seriousness of the crisis, has become aware of been living a historic crossroads. We do not live in a *Time of Changes*, we are completely facing a *Change of Time*.

For this reason, the European Union has launched the great Recovery, Transformation and Resilience plans; providing extraordinary resources to new European Funds.

Europe aspires to lead the fight against the climate change and the technological revolution on a global scale, and the EU insists that the only paths that leads us to the future are the green transition and digital

transformation. To move towards to a more sustainable economy composed by three dimensions: economic, social and environmental.

There is, in turn, a key issue that we want to highlight in the statements of these years presented by the Commission and the European Parliament. These have pointed out that the European economy has been damaged in all economic sectors. But especially in the tourism sector and, more seriously, in the countries and islands that essentially depend on this sector. That is, the *Tourist Islands*.

Furthermore, a considerable percentage of the total international tourism activity takes place in coastal territories including islands.

This situation led the Committee on Transport and Tourism of the European Parliament to approve, by a large majority, a Resolution of vital importance for the future of European tourism.

For this reason, the Convention of European Tourist Islands decides to support and promote this Resolution in all its points.

Consequently, it proposes:

- To consider tourism a transversal economic activity – being this a key sector of the economy of the European continent, which is the world's tourism leader. In order to maintain that leadership, it is essential to declare tourism as a Common Policy of the European Union.
- A new Common Tourism Policy implies the creation of a EUROPEAN TOURIST AGENCY, to promote and coordinate the Plans on a European level.

The Commission of the European Parliament also proposes:

- To give priority to Multinational Strategic Projects in the European Funds that affect several Member States. As the one that is going to

be proposed by the Tourist Islands, which can affect half of the states of the European Union.

- To promote “Association Agreements” to finance tourism projects. In particular, to support the European Tourism Islands and Outermost Regions, which are the most affected by the crisis.

The Tourism Islands and archipelagos participating in the first European Tourist Islands Convention not only support these proposals of the European Parliament, but also COMMIT to promote and develop them while calling the European Union for:

- A specific treatment for islands territories, include peripheric and Outermost Regions, with regard to transport and connectivity, both air and maritime.
- The allocation of specific funds targeting the protection of islands’ biodiversity due to its vulnerability, as well as to accelerate the green and digital transition of the islands’ tourism model for the benefit of its communities.

As a consequence of this, the Convention agrees on working in:

1. Drafting throughout 2023 a JOINT ACTION PLAN and proposals for STRATEGIC INVESTMENT, which shall complement and optimise the implementation of existing strategies, setting 2030 Objectives to deliver climate action in tourism, circular tourism economy, and the necessary infrastructure and measurement tools, within a framework of common values: A wholistic sustainable tourism management approach, which valorises the tourism islands’ heritage and identity, tackles seasonality, and seeks for communities wellbeing. This plan may include research, knowledge exchange, and multinational strategic projects to be driven on the ground with the private sector and applying to European Funds. This will place the belt of the

European Islands at the head of the Union in the urgent fight against CLIMATE CHANGE.

2. Acting jointly before the national and European authorities to promote a reinforced COMMON EUROPEAN TOURISM POLICY which recognises and gives response to the vulnerability of European tourism islands regardless their territorial divisions and institutional structure . And its necessary instrument, the EUROPEAN TOURIST AGENCY.
3. The European Tourist Islands to constitute a PERMANENT COMMISSION in order to develop these initiatives throughout 2023; in which all the tourism islands and outermost regions willing to join will participate and will be in charge of managing all the work, studies and convening in the second semester of 2023, the SECOND CONVENTION OF EUROPEAN TOURIST ISLANDS.

Canary Islands, the 2nd of December, 2022

INTERVENTO PRESIDENTE MICHELE COSSA
ALLA 1ST EUROPEAN CONVENTION ON TOURIST ISLANDS
Gran Canaria, 1-2 dicembre 2022

1. Il riconoscimento delle peculiarità delle Isole e il superamento degli svantaggi derivanti dall'insularità nell'Unione Europea:

- le isole presentano svantaggi naturali molteplici e permanenti, quali dimensioni ridotte, in genere bassa densità di popolazione (ma con emergenze demografiche stagionali), dimensione ridotta dei mercati, doppia insularità (isole minori e arcipelaghi), dipendenza dal trasporto marittimo e aereo, vulnerabilità rispetto agli shock esogeni (crisi Covid e guerra in Ucraina);
- Vi è il pericolo che la crisi causi ulteriori disparità: i cambiamenti demografici infatti non interessano tutti i paesi e le regioni in modo uniforme, ma hanno un impatto maggiore sulle regioni già in ritardo di sviluppo, aggravando le disuguaglianze territoriali e sociali esistenti; le regioni rurali, periferiche e ultraperiferiche, comprese le isole, sono le più segnate dallo spopolamento e ad abbandonare queste zone sono in particolare i giovani e le donne, con un conseguente aumento delle persone anziane che vi abitano e un maggiore rischio di isolamento sociale;
- É un fatto che le regioni insulari sono tutte relativamente meno sviluppate rispetto alle regioni continentali, con un PIL pro capite inferiore alla media dello Stato di appartenenza;
- i tassi di disoccupazione, che tendono a essere più elevati rispetto a quelli della terraferma, sono notevolmente aumentati a causa della crisi del COVID-19;
- le isole, per le loro caratteristiche si prestano ad essere laboratori eccellenti per diversi processi di transizione ecologica, che diventa anzi un elemento di valorizzazione della risorsa ambientale, la più importante delle risorse di cui le isole dispongono;
- le caratteristiche specifiche delle isole sono riconosciute dall'articolo 174 TFUE (Trattato sul funzionamento dell'Unione europea), ma questo articolo non viene applicato in concreto, anche perché accomuna territori svantaggiati che presentano caratteristiche assai diverse fra di loro;

- La peculiarità insulare è data dalla discontinuità territoriale, dalla quale discendono (quasi) tutte le criticità, condizionando pesantemente in senso negativo la competitività delle isole;
- L'insularità crea problemi strutturali di dipendenza dal trasporto marittimo e aereo, che costituisce un servizio pubblico da cui dipende la vita quotidiana dei cittadini dell'Unione che vivono nelle isole, con costi aggiuntivi per l'importazione e l'esportazione di merci, materie prime, tra cui prodotti energetici e di consumo, nonché per il trasporto passeggeri.
- È stata realizzata una ricerca che ha quantificato il costo dell'insularità per la mia Regione, ed è emerso un dato che spiega molto bene quanto questa condizione pesi sulla vita delle famiglie e delle imprese: ogni cittadino sardo paga una occulta "tassa per l'insularità" di 5700 euro l'anno, a fronte di un PIL procapite di circa 20.000 euro
- Ecco perché proprio dalla Sardegna è partita una iniziativa legislativa che ha portato proprio pochi mesi fa a introdurre nella Costituzione italiana il "principio di insularità", in virtù del quale la Repubblica italiana riconosce la specificità delle isole e adotta le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità.
- Proprio mentre in Italia si completava il procedimento di riforma costituzione, il Parlamento europeo approvava a larghissima maggioranza la Risoluzione del Parlamento europeo "Patto per le isole", proposta dal Presidente della Commissione REGI Younus Omarjee
- Nei giorni scorsi abbiamo appreso della decisione del Senato spagnolo di promuovere una "agenda insular" durante la presidenza spagnola della UE
- Sono tutti segnali molto concreti, che rafforzano la speranza che l'attenzione degli Stati membri e dell'Unione europea nei confronti delle isole diventi più forte di quanto non sia stata finora ed elabori politiche adeguate, in particolare elaborando una strategia specifica, un piano d'azione europeo e un'agenda politica insulare con priorità d'azione chiaramente definite

2. La sfida dell'inserimento nelle Politiche Europee del Turismo di misure finalizzate al superamento degli svantaggi derivanti dall'insularità:

- una parte significativa dello sviluppo socioeconomico delle isole si basa su settori caratterizzati da un'elevata stagionalità, come nel caso del **turismo**, settore che ha le maggiori potenzialità di crescita economica proprio nelle regioni insulari, fonte di entrate e occupazione; è pertanto necessario fornire un sostegno finanziario supplementare specifico per il turismo sostenibile sulle isole, superando laddove è possibile la stagionalità e sostenendo progetti pilota innovativi per promuovere soluzioni più ecologiche e digitali in linea con gli obiettivi del Green Deal europeo, e favorendo la diversificazione delle loro economie delle isole;
- incoraggiare iniziative che valorizzino appieno l'innovazione digitale in relazione alle isole, elemento strategico in tutti i settori economici (inclusa l'agricoltura) ma anche nei servizi sanitari (con la telemedicina) ed educativi, che spesso nelle isole e nelle loro aree interne presentano forti criticità;
- essenziale promuovere l'uso intelligente dell'energia e la ricerca in questo settore strategico;
- in Sardegna sono ancora operative due centrali a carbone, ma a volte gli impianti per produrre energia rinnovabile, come l'eolico, sono impattanti con la tutela dell'ambiente e del paesaggio e difficilmente compatibili con altre scelte, come la candidatura da parte dell'Italia della Sardegna per la realizzazione dell'Einstein telescope: un investimento di 4,5 miliardi di euro in 9 anni. Si tratta di un rilevatore di onde gravitazionali di terza generazione attualmente in fase di studio da parte di vari enti scientifici dell'Unione europea. La struttura sarà infatti realizzata sottoterra per mitigare i disturbi causati dal rumore sismico ambientale. Esso permetterà per la prima volta, di osservare le onde gravitazionali provenienti fin dall'epoca della radiazione cosmica di fondo e consentirà di trovare risposte a domande ancora aperte nell'ambito della cosmologia e della fisica fondamentale realizzando osservazioni al momento impossibili.
- Il progetto di parco eolico nella stessa zona molto probabilmente crederà interferenze. Ma questo è solo un esempio. Ecco perché noi pensiamo che sia necessario accelerare la ricerca e l'applicazione di nuove fonti energetiche, a partire dall'idrogeno, che sembra la prospettiva più promettente: è di ieri la notizia che secondo Airbus il primo aereo a idrogeno potrebbe spiccare il volo già nel 2035: è una grande notizia, che anche per il turismo sostenibile apre prospettive di enorme portata

- garantire la continuità territoriale di tutte le isole attraverso un trasporto marittimo e aereo sostenibile, consentendo situazioni di monopolio solo nei casi in cui il libero mercato metta a repentaglio il diritto dei cittadini alla mobilità e alla libera circolazione;
- Garantire costi di trasporto per i passeggeri e le merci, sia per i residenti e per i non residenti, così da assicurare l'accessibilità alle isole alle medesime condizioni dei territori della terraferma;
- rivalutare a questo scopo la rigidità della normativa sugli aiuti di Stato, così da renderne l'applicazione più flessibile per le imprese del trasporto aereo e marittimo che operano sui territori insulari, data la loro totale dipendenza da questi mezzi di trasporto; ciò per evitare il paradosso che le norme a tutela della concorrenza (capisaldi della costruzione europea) diventino esse stesse fattori di pesante freno alla competitività delle isole nei confronti dei territori non insulari
- creare una sottocategoria "isole", considerate le loro caratteristiche specifiche nell'ambito dei territori in ritardo di sviluppo, per quanto riguarda le norme in materia di aiuti di Stato regionali per il periodo 2021-2027 e la soppressione dei massimali "de minimis" per le isole oltre i quali è richiesta l'autorizzazione della Commissione;
- un approccio più flessibile per garantire l'impiego più efficace dei finanziamenti europei nei territori insulari e nelle regioni ultraperiferiche, senza pregiudicare le norme di qualità e le pertinenti procedure di monitoraggio;
- adeguare le norme in materia di aiuti di Stato per garantire che le sovvenzioni volte a porre rimedio all'insularità non siano considerate aiuti di Stato ma compensazioni per porre le isole e le regioni ultraperiferiche europee su un piano di parità con le loro controparti continentali;

CONCLUSIONI

- plauso e ringraziamento al Governo delle Isole Canarie e in particolare alla consigliera Yaiza Castilla per aver promosso questa importante iniziativa

- essenziale creare una sede per elaborare azioni mirate e coordinate tra le regioni insulari, non solo per il turismo, che è una parte del più ampio tema delle politiche per le isole. Assolutamente condivisibile l'idea di una Agenzia europea del Turismo
- importanza in questo processo del ruolo delle imprese e delle Camere di commercio

L'insularità in Costituzione. Pais: "Risultato storico, ha vinto la volontà popolare"

"La volontà popolare ha prevalso: da oggi il principio di insularità è riconosciuto dalla nostra Costituzione. E' stato un percorso lungo e sofferto ma finalmente l'art. 119 è stato modificato e lo Stato riconosce il grave e permanente svantaggio naturale derivante dall'essere isola".

Il Presidente del Consiglio regionale Michele Pais esulta per l'approvazione definitiva da parte della Camera della Proposta di Legge di iniziativa popolare sostenuta da oltre 200.000 firme.

"Il riconoscimento del principio di insularità nella nostra Costituzione è un risultato storico che apre una nuova pagina per la Sardegna. La battaglia però non è finita – avverte il Presidente – dobbiamo fare in modo che una mera affermazione si traduca in atti concreti che servano effettivamente a sanare gli svantaggi economici e sociali dei territori insulari".

Il Presidente Pais ha sottolineato il grande lavoro svolto per anni dal Presidente della Giunta Christian Solinas, dal Presidente della commissione per l'insularità del Consiglio regionale Michele Cossa, dai deputati e senatori, dai comitati e da tutti i sardi che, con la loro determinazione, sono riusciti a portare il principio dell'insularità all'interno dei palazzi della politica: "L'inserimento del principio di insularità in Costituzione è una vittoria del popolo che ha rivendicato con fermezza la volontà di riconoscere pari opportunità e stessi diritti agli abitanti anche dei territori geograficamente svantaggiati".

Condividi:

<https://www.consreg Sardegna.it/linsularita-in-constituzione-pais-risultato-storico-ha-vinto-la-volonta-popolare-2/>



CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA

SEDICESIMA LEGISLATURA

RISOLUZIONE N. 9 (22 com)

RISOLUZIONE

sull'istituzione di un organismo tecnico per l'attuazione dell'articolo 119 della Costituzione e per la promozione delle misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità Sardegna

DELLA COMMISSIONE SPECIALE PER IL RICONOSCIMENTO DEL PRINCIPIO DI INSULARITÀ

composta dai Consiglieri

COSSA, Presidente e relatore- LAI, Vice Presidente - GIAGONI, Segretario - LI GIOI, Segretario - AGUS - CAREDDA - COCCIU - MELONI - MUNDULA - SATTÀ Giovanni

approvata il 9 agosto 2022

RISOLUZIONE

sull'istituzione di un organismo tecnico per l'attuazione dell'articolo 119 della Costituzione e per la promozione delle misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità Sardegna

La Commissione speciale per il riconoscimento del principio di insularità, istituita con l'ordine del giorno approvato all'unanimità dal Consiglio regionale n. 15 del 24 settembre 2019,

VISTO il novellato articolo 119 della Costituzione secondo cui "La Repubblica riconosce le peculiarità delle Isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità",

VISTI gli articoli 174 e 175 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE),

VISTA la Risoluzione del Parlamento europeo del 7 giugno 2022 sulle isole dell'UE e la politica di coesione: situazione attuale e sfide future (2021/2079(INI)) chiamata "Patto per le Isole" che, nel sottolineare le specificità delle isole dell'Unione europea e le sfide attuali e future in relazione alle problematiche caratteristiche dei territori insulari invita tra le altre cose la Commissione europea a rivalutare l'attuale regime di aiuti di Stato, ad adottare una politica specifica e mirata per ridurre il divario di sviluppo delle isole ed a creare una strategia europea per le isole attraverso un patto delle isole ed un piano di azione europeo per le isole;

CONSIDERATE le decisioni già definite per il recupero del divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, anche infra-regionali, e per garantire analoghi livelli essenziali di infrastrutturazione e dei servizi a essi connessi finalizzate a rimuovere le disuguaglianze subite dai cittadini e dalle imprese sarde che hanno determinato una compressione di opportunità per l'intero sistema Sardegna, allargando la forbice dello sviluppo tra questa e le altre regioni italiane;

DATO ATTO della necessità di valutare la rispondenza delle leggi vigenti e di quelle che verranno adottate, ma anche dei provvedimenti amministrativi, al nuovo principio costituzionale, nonché l'adequazione delle politiche in materia di insularità al nuovo assetto normativo costituzionale ed ai recenti indirizzi europei;

TENUTO CONTO del più elevato livello di attenzione delle Istituzioni nei confronti delle isole, attestato dalla nuova norma costituzionale e dal citato "Patto per le isole", che costituisce la premessa per politiche più efficaci a sostegno delle isole, con l'obiettivo del superamento degli svantaggi strutturali che caratterizzano i territori insulari;

CONSIDERATA la necessità di dotarsi in tempi rapidi degli strumenti necessari per adeguare l'ordinamento giuridico nazionale al principio costituzionale appena introdotto, e di elaborare misure adeguate per tradurre in concreto il medesimo principio e giungere con una piattaforma definita al confronto col Governo che scaturirà dalle elezioni politiche del 25 settembre 2022,

impegna il Presidente della Regione e la Giunta regionale

a istituire, nelle forme ritenute più idonee, un organismo tecnico composto da esperti nelle materie inerenti alle tematiche dell'insularità (principalmente diritto costituzionale, politiche comunitarie ed economia) di supporto alla Giunta regionale e alla Commissione speciale per il riconoscimento dell'insularità del Consiglio regionale, preposto:

- 1) al monitoraggio dei progetti di legge, delle leggi e di ogni atto anche programmatico comunque denominato, anche nella fase preparatoria, che abbiano attinenza con lo svantaggio insulare della Sardegna:
 - a) valutandone la conformità al dettato costituzionale;
 - b) segnalando ai parlamentari, in particolare a quelli eletti in Sardegna, le eventuali criticità rilevate già nella fase ascendente;
 - c) segnalando alla Giunta regionale elementi che possano portare all'impugnazione davanti alla Corte costituzionale delle leggi che si ritengano adottate in violazione del principio di insularità;
- 2) alla predisposizione di un organico piano di interventi per l'attuazione del novellato articolo 119 della Costituzione e per il superamento del gap insulare, mirato in particolare:
 - a) all'accessibilità esterna e interna della Sardegna e alla continuità territoriale, incluse le azioni necessarie per giungere ad una ragionevole applicazione delle regole della concorrenza in maniera tale che le stesse non diventino un freno allo sviluppo dei territori geograficamente svantaggiati come le isole;
 - b) all'approvvigionamento energetico e i suoi costi per le famiglie e le imprese;
 - c) al recupero del grave deficit infrastrutturale della Sardegna rispetto alla media nazionale;
 - d) all'adozione di misure anche di carattere fiscale idonee a sostenere lo sviluppo economico e la competitività della nostra Isola;
- 3) alla predisposizione di una relazione annuale, da trasmettere alla Giunta regionale e alla Commissione speciale per il riconoscimento dell'insularità del Consiglio regionale, sullo stato di attuazione delle politiche di riequilibrio del divario di sviluppo economico e sociale derivante dalla condizione d'insularità;
- 4) all'ausilio nella preparazione dei lavori del tavolo tecnico-politico sui costi dell'insularità di cui al punto 10 dell'accordo in materia di finanza pubblica fra lo Stato e la regione Sardegna del 7 novembre 2019 per la misurazione del gap infrastrutturale e per la quantificazione dei costi derivanti dalla discontinuità territoriale e delle relative misure di compensazione;
- 5) alla rilevazione ed elaborazione di dati statistici e alla realizzazione di studi e ricerche sul tema,

dispone

la trasmissione della presente all'Assemblea, ai sensi dell'articolo 51, comma 1, del Regolamento.

Bozza provvisoria**CCXIX SEDUTA****Martedì 12 ottobre 2022****Presidenza del Vicepresidente Giovanni Antonio SATTÀ**

La seduta è aperta alle ore 10 e 44.

CUCCU CARLA, *Segretaria*, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 30 marzo 2022 (208), che è approvato.

Congedi

PRESIDENTE. I consiglieri regionali Michele Ennas, Pietro Moro, Antonio Mario Mundula, Pierluigi Saiu, Aldo Salaris e Gian Franco Satta hanno chiesto congedo per la seduta del 12 ottobre 2022.

Poiché non vi sono opposizioni, i congedi si intendono accordati.

Comunicazioni del Presidente

PRESIDENTE. Comunico che, con nota del 12 ottobre 2022, il Gruppo consiliare Fratelli d'Italia ha comunicato di aver nominato Presidente di Gruppo l'onorevole Fausto Piga.

Risposta scritta a interrogazioni

PRESIDENTE. Comunico che è stata data risposta scritta alle interrogazioni numero [1603](#).

(Risposta scritta pervenuta in data 5 ottobre 2022)

Numero [857](#), [1397](#), [1604](#), [1607](#).

(Risposte scritte pervenute in data 6 ottobre 2022)

Numero [1608](#), [1613](#).

(Risposte scritte pervenute in data 10 ottobre 2022)

Annunzio di presentazione di proposte di legge

PRESIDENTE. Comunico che è stata presentata la proposta di legge numero [351](#).

Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Si dia annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

CUCCU CARLA, *Segretaria*. Sono state presentate le interrogazioni numero [1620/A](#), [1621/A](#), [1622/A](#), [1623/A](#), [1624/A](#), [1625/A](#), [1626/A](#), [1627/A](#), [1628/A](#), [1629/A](#), [1630/A](#), [1631/A](#), [1632/A](#), [1633/A](#), [1634/A](#), [1635/A](#), [1636/A](#).

Annunzio di mozione

PRESIDENTE. Si dia annunzio della mozione pervenuta alla Presidenza.

CUCCU CARLA, *Segretaria*. È stata presentata la mozione numero [613](#).

Sull'ordine dei lavori

PRESIDENTE. Grazie Segretario, passiamo al primo punto all'ordine del giorno che è la Risoluzione numero 1.

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

DERIU ROBERTO (LEU-ART.1 - DEMOS - POSSIBILE). Chiedo di intervenire sull'ordine dei lavori Presidente, per domandare una sospensione, una riunione della Conferenza dei Capigruppo in merito a ciò che è successo in seguito alla decisione del Governo di dare la via libera alle pale eoliche nei pressi del sito dove insiste la candidatura per l'Einstein Telescope. Questo è in contraddizione con i deliberati dello

stesso Governo, che hanno dato alla Commissione Europea l'assenso alla candidatura italiana, ed è in contrasto anche con le Risoluzioni di questo Consiglio regionale che ha approvato un indirizzo in merito alla vicenda. Io le chiedo anche, se è possibile di convocare, il Collegio dei Segretari che sono titolari dell'onere del rispetto degli ordini del giorno, poiché questa Assemblea ha approvato ordini del giorno in questo senso ed è necessaria una presa di posizione dell'Assemblea, eventualmente io spero anche della Giunta. Spero, infatti, che voglia anche la Giunta, magari in sede di Conferenza dei Capigruppo, esprimere un'opinione in merito, grazie.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare il consigliere Daniele Cocco. Ne ha facoltà.

COCCO DANIELE (LEU-ART.1 - DEMOS - POSSIBILE). Sull'ordine dei lavori per agganciarci a quello che ha appena detto il collega Deriu, continuiamo ad essere colonia nella colonia. Qui ci son state delle decisioni assunte dal Comune di Bitti, dal Sindaco, da tutta l'Amministrazione, da tutta la popolazione anche con manifestazioni popolari in cui avevano detto chiaramente di non essere disponibili ad avere all'interno del proprio territorio queste strutture da pale eoliche e ora ancor di più che abbiamo *in itinere* il progetto che tutti auspichiamo possa arrivare al punto di caduta a *Sos Senatos* i due ministeri danno parere negativo sulla fattibilità del progetto e improvvisamente l'ultimo colpo di coda di questo Governo assume una decisione totalmente in dispregio e in disprezzo di quello che era stato sancito, detto e ribadito dalle popolazioni, dalle amministrazioni locali. Io credo che come minimo il Consiglio regionale e la Giunta regionale debba farsi carico di chiedere spiegazioni e di cambiare questa decisione, perché veramente ha dell'assurdo.

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

MULA FRANCESCO (Psd'Az). Sì grazie Presidente, ma ne stavamo parlando prima di iniziare i lavori dell'Aula, Presidente, anche con i colleghi dell'opposizione per quanto riguarda questa notizia che è apparsa oggi e che della quale noi non eravamo a conoscenza. Io dico non tanto di sospendere i lavori dell'Aula, perché io chiederei invece che magari l'Aula si pronunciasse magari possiamo fare anche un documento forte che arrivi da quest'Aula che vada, e spero al nuovo Governo che si dovrà insediare, visto che questa decisione è stata presa nell'ultima seduta del Governo uscente, credo che sia abbastanza scandalosa e quando continuiamo a dire che noi non abbiamo governi amici, Presidente, io spero che quello che si insedierà abbia una sensibilità diversa per quanto riguarda le problematiche di questa terra. Quindi ci dovrebbero anche far capire quando ci impugnano le leggi in materia in tema paesaggistico se quello di realizzare queste mega pale con grossi profitti per pochi senza un rientro per gli abitanti di questa terra quali sono i vantaggi, qualcuno ce lo dovrebbe anche spiegare. Quindi io chiederei, Presidente, se l'Aula è d'accordo che ci possiamo lavorare tutti quanti per preparare un documento che poi io credo ne uscirà all'unanimità nella quale poi diremo noi tutti che cosa vogliamo venga messo nel documento.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare la consigliera Maria Laura Orrù. Ne ha facoltà.

ORRÙ MARIA LAURA (LEU-ART.1 - DEMOS - POSSIBILE). Grazie Presidente, sempre sull'ordine dei lavori per ricordare l'impegno che è stato preso nella scorsa seduta rispetto al caro bollette e i problemi che stanno vivendo in maniera importante i Comuni. Io vorrei chiedere a questo Consiglio regionale di impegnarsi tantissimo, perché ci sono diverse realtà, diversi Comuni che non ce la fanno e hanno bisogno di una risposta importante e immediata. Penso che possa essere messo all'ordine del giorno anche della riunione dei Capigruppo e se ne possa discutere oggi stesso, perché questa legge è fondamentale portarla il prima possibile perché io lo sto vivendo in casa, ma ho sentito i colleghi sindaci, sono tutti molto preoccupati.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare il consigliere Massimo Zedda. Ne ha facoltà.

ZEDDA MASSIMO (Progressisti). Grazie Presidente. Accogliendo anche ciò che è stato detto dal Capogruppo del Psd'Az, inviterei a valutare, ovviamente discutendone con l'onorevole Cossa, se inserire nell'ambito della Risoluzione sull'insularità l'aspetto anche dell'intromissione del Governo, perché ovviamente ha valore costituzionale la questione riguardante il mancato sviluppo, la differenza di sviluppo, se a questo si aggiunge anche l'intromissione del Governo che deve definire come impedire ulteriore sviluppo rispetto a progetti strategici che citava l'onorevole Deriu, inserendo, nei luoghi dove stiamo lavorando con difficoltà e in competizione con altre realtà, aspetti di quella dimensione strategica di sviluppo, di ricerca scientifica e di occupazione, se devono essere pregiudicati questi aspetti che colmerebbero una parte di assenza di sviluppo o di ritardo di sviluppo, se compromessi però dall'intervento del Governo è un ulteriore elemento che aggrava il divario legato non solo alla distanza e agli aspetti legati all'Isola, ma anche al pregiudicare interventi voluti da noi e messi in discussione con provvedimenti stabiliti da altri. Però lascio, essendo ovviamente una questione che hanno curato altre colleghe e altri colleghi, anche a loro la disponibilità di inserire nell'ambito della Risoluzione questo aspetto, oppure, e lì condivido, se per dare maggiore forza e avere una autonomia almeno su quel fronte per poter invece spiegare meglio e intervenire nel dettaglio, se invece la valutazione fosse quella di definire una risoluzione o una presa di posizione del Consiglio in modo autonomo rispetto all'aspetto dell'insularità penso che possano andar bene sia l'una che l'altra strada, grazie.

PRESIDENTE. Non ci sono altri interventi sull'ordine dei lavori.

Discussione e approvazione della risoluzione della Commissione speciale per il riconoscimento del principio di insularità sull'istituzione di un organismo tecnico per l'attuazione dell'articolo 119 della Costituzione e per la promozione delle misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità in Sardegna (9 (22 COM)).

PRESIDENTE. Considerate le richieste fatte, io direi di andare avanti con la Risoluzione, molto probabilmente sarà argomento nella stessa discussione di quanto segnalato e di quanto è emerso in questi giorni dalla volontà di realizzare questo impianto. Quindi chiederei al Consiglio, se siete d'accordo, di andare avanti per il momento, anche perché la questione della Risoluzione sull'insularità ha anche una determinata urgenza, quindi chiederei all'onorevole Cossa, se è d'accordo, viste anche le riflessioni fatte poc'anzi dall'onorevole Zedda, di iniziare con l'illustrazione della Risoluzione.

L'ordine del giorno reca la discussione della Risoluzione numero [\(9 \(22 COM\)\)](#).

Ha facoltà di parlare il consigliere Michele Cossa, relatore.

COSSA MICHELE (Riformatori Sardi), *relatore*. Grazie Presidente. Naturalmente il Consiglio è libero di valutare tutte le integrazioni e miglioramenti del testo, quindi valuterà il Consiglio. Quello che mi preme sottolineare è che questa Risoluzione è stata approvata dalla Commissione insularità appena pochi giorni dopo il 28 luglio, la data in cui c'è stato il passaggio finale nella Camera dei Deputati, la quarta lettura, che ha fatto diventare questa norma legge costituzionale. Sono stati momenti convulsi perché i colleghi ricorderanno che questo è avvenuto a Camere sciolte, non ci sono precedenti di approvazione sia pure definitiva di una modifica costituzionale a Camere sciolte, e questo da un valore in più a quello che è accaduto. La Commissione si è mossa tempestivamente, io non posso che approfittare anche di questa occasione per ringraziare e dare atto ancora una volta, una volta di più, ai colleghi della Commissione di essersi mossi sempre e di aver sempre lavorato con spirito costruttivo su questo tema sin dal momento in cui con la mozione, a prima firma dell'onorevole Deriu, la Commissione insularità è stata costituita. Con la modifica costituzionale il tema delle isole, i problemi delle isole non sono più un fardello a carico di quegli sfortunati, tra virgolette, che ci vivono, ma diventano un tema della comunità nazionale, un tema della Repubblica. Quello che fino a ieri era una specie di chimera oggi è una realtà, e da oggi i cittadini delle isole possono guardare con maggiore fiducia al loro futuro. La Repubblica prende atto che l'*handicap* geografico determinato dalla discontinuità territoriale determina di per se stesso un ritardo di sviluppo che necessita di interventi speciali mirati per poter essere recuperato. Come sapete la mobilitazione è stata molto ampia, oltre 200.000 firme, hanno partecipato cittadini e autorevoli uomini politici siciliani e delle isole minori, l'ANCIM, Associazione nazionale dei comuni delle isole minori, il mondo degli immigrati sardi in Italia. Tuttavia possiamo affermare a ragion veduta che tutto questo lo ha fatto la Sardegna in tutte le sue articolazioni sociali, economiche, politiche, istituzionali. Avremo modo e tempo di ringraziare tutte le persone che sono state protagoniste di questo progetto, peraltro molti componenti e il comitato promotore siedono in quest'Aula. Ci sono tutti i parlamentari della legislatura che proprio oggi si chiude, i Presidenti delle Camere che hanno svolto un ruolo fondamentale, ma permettetemi di citare per tutti almeno due persone: Massimo Fantola, che è l'ispiratore e il motore di tutta l'iniziativa, Roberto Frongia, che è stato il presidente del comitato promotore, che oggi purtroppo non è qui assieme a noi a festeggiare. Colleghi, la presente Risoluzione, lo dico in particolare all'onorevole Zedda, ha un carattere fortemente pratico e operativo, e il suo obiettivo è quello di dare alla Regione, quando dico alla Regione dico alla Giunta regionale e al Consiglio regionale, che ha svolto in tutta questa vicenda un ruolo determinante e deve continuare a interpretare una Sardegna che orgogliosamente vuole essere artefice del proprio destino, che orgogliosamente non vuole condizioni di privilegio, ma vuole condizioni di pari opportunità. Nasce dall'esigenza di dare un segnale immediato, uno strumento per essere pronti al confronto con il Governo, che speriamo da qui a poco si insedi. Perché il Governo diventa un soggetto strategico nello sviluppo, nell'attuazione della norma costituzionale. E parallelamente la Commissione ha deciso di intraprendere un'altra iniziativa, quella di sensibilizzare i vertici nazionali delle maggiori organizzazioni esponenziali del mondo economico per raccontargli che cosa è successo, per spiegare loro che non è l'ennesima occasione per andare a rivendicare più sussidi, più elemosine, più prebende, che poi magari non si riesce neanche a spendere e che comunque non hanno ricadute efficaci se non si rimuovono le ragioni che sono alla base del ritardo di sviluppo della Sardegna, perché è importante che anche i *player* economici nazionali capiscano che la Sardegna si presenta orgogliosamente e dignitosamente a pretendere l'attuazione di questa norma costituzionale, e devo dirvi che la prima riserva che io mi trovo a dover sciogliere è proprio questa. Alla fine cosa volete? Volete più soldi? No, vogliamo più infrastrutture, vogliamo che si affronti in maniera chiara e definitiva il tema della continuità territoriale, vogliamo che più che sulle risorse si agisca sulle regole. Onorevoli colleghi, il Consiglio regionale nell'ambito delle sue competenze non può che continuare ad essere in prima linea su questo fronte, è chiaro che il primo tema che viene in mente è quello della continuità territoriale, ed ecco perché è importante che, io non so, badate, se la continuità territoriale dal punto di vista economico è quello più rilevante, io penso che abbia una incidenza economica fortissima, ma sicuramente è il tema più rilevante dal punto di vista psicologico, individuale e collettivo per i sardi, perché la continuità territoriale è la libertà, la libertà di fare, la libertà di avere rapporti con il resto del mondo, l'idea che noi non possiamo essere schiavi in casa nostra a causa dei capricci delle compagnie aeree o a causa dei costi che vengono imposti dalle compagnie marittime. Perché, badate, c'è un fatto, che l'Europa ormai da vent'anni spende decine di miliardi nelle cosiddette politiche di coesione che servono proprio a questo, servono a ridurre la forbice tra le regioni a ritardo di sviluppo e le regioni più sviluppate dell'Unione europea e dell'Italia, però per la Sardegna poi capita questo, che le aziende che hanno ricevuto soldi per modernizzare la propria produzione, per migliorare i processi produttivi queste aziende poi alla fine arrivano al porto o all'aeroporto, e lì si crea il collo di bottiglia, ed è lì che bisogna persuadere il Governo nazionale, ed ecco perché è importante il ruolo

che giocheranno, ripeto, le associazioni nazionali di categoria, le associazioni regionali sin dall'inizio si sono schierate senza tentennamenti, perché quando a livello nazionale si affronteranno questi temi si sappia che esiste un caso Sardegna, che se la Sardegna fa parte della comunità nazionale lo Stato deve eliminare quelle cause che precludono alla Sardegna di competere con gli altri territori ad armi pari. Grazie colleghi, grazie per l'attenzione, assisterò con estremo interesse al dibattito e poi mi riservo eventualmente di trarre qualche conclusione. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie a lei, onorevole Cossa.

È iscritto a parlare il consigliere Domenico Gallus.

GALLUS DOMENICO (PSd'Az). Grazie Presidente, signor Assessore, colleghe e colleghi. L'attenzione politica sul tema dell'insularità accompagna gran parte della storia della nostra Regione sin dalla nascita dello Stato unitario, quando nell'isola ferveva il dibattito sull'assetto federale che doveva contrassegnare il rapporto tra Sardegna e Stato italiano per rispondere all'esigenza di creare i giusti contrappesi contro gli svantaggi determinati dalla condizione geografica di ultraperifericità che determinava un pesante ritardo sullo sviluppo economico. Una richiesta motivata dalla singolare posizione geografica della Sardegna, l'isola più lontana dalla terraferma di tutto il Mediterraneo, che legittimava la petizione di un effettivo rafforzamento di forme di compensazione economica e di maggiore autonomia impositiva che corrispondessero ad una sfera di autodeterminazione su materie di interesse strategico irrinunciabili per lo sviluppo. I presupposti per un doveroso riconoscimento attraverso un pacchetto di misure di compensazione non mancavano, di fatto la base più solida delle motivazioni sulle quali è stato riconosciuto all'isola uno Statuto di autonomia speciale è fondata principalmente proprio sulle condizioni fisico-territoriali della Sardegna. Lo sviluppo economico e sociale della Sardegna dipende dunque dallo spezzare l'isolamento attraverso l'utilizzo di misure e strumenti che diano soluzioni a questo problema, il problema dell'insularità appunto. Nell'ordinamento della Repubblica italiana, per quanto riguarda le Regioni ad autonomia rafforzata, possiamo constatare come il concetto insulare giustifichi e sorregga gli Statuti di autonomia speciale di Sardegna e Sicilia, mentre alle restanti Regioni ad autonomia differenziata la loro condizione è data in ragione di un concetto di perifericità in quanto Regioni alpine, come nel caso della Valle d'Aosta, e di diritto internazionale, in quanto minoranze etnico-linguistiche, Trento e Bolzano. Con la differenza sostanziale che questa oggettiva condizione fisico-geografica ultraperiferica incide ancora più pesantemente data la fisiologica debolezza normativa dello Statuto sardo nel contemplare i costi derivanti dall'insularità e le misure atte a perequare i sardi in termini di sviluppo economico, servizi, infrastrutture e collegamenti agli altri cittadini della Repubblica. La nuova formulazione del comma quinto dell'articolo 119 della Costituzione, nel recepire il principio avvocato dai proponenti di condizione permanente di svantaggio economico, attesta in modo cristallino la necessità che lo Stato si faccia carico di colmare il *gap* insulare con provvedimenti straordinari incisivi e incidenti al fine di rimuovere ogni ostacolo allo sviluppo economico infrastrutturale e dei servizi oggi esistente, ma la ricaduta del comma quinto dell'articolo 119 della Costituzione non è solo di carattere perequativo socio-economico, qui difatti si apre uno scenario con un respiro giuridico più ampio sul rapporto tra Stato e Regione Sardegna. Non è un caso che ancora oggi, dopo oltre sette decenni, in Sardegna ci si interroghi sulle tante insufficienze determinate da uno Statuto di autonomia speciale e riconosciuto di immediato sin dalla sua nascita. È radicata la convinzione che si tratti oramai di uno strumento obsoleto, del quale peraltro se ne è fatto un uso parziale non avendo dispiegato tutte le sue potenzialità, che necessita, di evolversi verso forme diverse di autodeterminazione al pari di altre regioni e territori europei che sulla condizione di insularità hanno fondato le ragioni di un peculiare modello di autogoverno. Laddove poi alle ragioni storiche fondate sulle antiche radici sociali, culturali, morali e spirituali si uniscono ragioni forti di carattere territoriale, si può avviare un percorso dell'isola in una dimensione che guardi all'Europa dalla sponda del Mediterraneo, accogliendo le sfide di un nuovo assetto sociale, culturale ed economico, sfide che ancora di più oggi vengono imposte dai drammatici effetti di un'emergenza sanitaria globale da Covid-19, cui si aggiungono i tragici eventi di guerra dell'Europa orientale che hanno determinato una metamorfosi perenne sulla società mondiale, le relazioni internazionali, il lavoro e i mercati.

In conclusione, la Risoluzione oggi in discussione, per istituire un organismo tecnico per l'attuazione e per la promozione di misure necessarie a colmare gli svantaggi derivanti dall'insularità, risponde all'esigenza primaria di dare seguito al riconoscimento di detto principio con atti di indirizzo e misure certe da parte dello Stato, misure delle quali la Regione Sardegna deve avere soggetto promotore e interprete principale delle scelte che hanno ricadute sul proprio territorio, con l'unica avvertenza che tale organismo sia effettivamente di ausilio all'azione politico-amministrativa che resta in capo all'Esecutivo e non divenga un organismo a sé stante e agente in maniera autonoma e distinta.

Debbo concludere anch'io facendo dei ringraziamenti a chi questa norma l'ha voluta, che segna una svolta storica in Sardegna, e anch'io cito il compianto Roberto Frongia, amico di tutti, veramente persona e signore ad ampiissimo respiro. Voglio poi ringraziare l'onorevole Cossa, che qui in questa avventura ci ha messo tutto, ha messo cuore e testa. Grazie a tutti.

PRESIDENTE. E' iscritta a parlare la consigliera Laura Caddeo. Ne ha facoltà.

CADDEO LAURA (LEU-Demos-Possibile). Grazie, Presidente. Solo qualche riflessione su un tema che, ovviamente, ci vede tutti molto motivati. Oltre naturalmente al compiacimento per il riconoscimento dell'insularità nella Costituzione occorre naturalmente fare qualche riflessione, che sia l'opinione pubblica che gli osservatori politici sollevano, e cioè il fatto che ora bisogna dare corpo a questo

riconoscimento. Viene utilizzata, ormai pressoché da tutti, una metafora, che è quella di una scatola da riempire di contenuti, e io non so quanto sia adeguata la metafora, però ritengo che occorra ragionare anche partendo dal basso e non solo aspettandoci riconoscimento, finanziamenti e iniziative dall'alto, credo che noi non possiamo che renderci conto che abbiamo un'autonomia completamente direi sotto utilizzata, dobbiamo valorizzarla il più possibile e questa è un'occasione in più. Certo ci sono degli elementi inopinabili, che sono quelli per noi nell'Isola di una dimensione del mercato naturalmente ristretta, di una distanza dalla Penisola e dal continente che non si può ovviamente disconoscere e dalla vulnerabilità che ci caratterizza soprattutto per quanto riguarda le difficoltà nei trasporti, se se si pensa che proprio questa vulnerabilità dei trasporti comporta per ognuno di noi, per ogni cittadino e ogni cittadina sarda una sorta di tassa di 5 mila 700 euro all'anno, appunto procapite, quindi sono elementi che sono oggettivi. Ma le politiche *top-down* sappiamo che non sono sempre quelle più efficaci e per questo ritengo che occorra partire proprio dal basso PIL pro capite che abbiamo in Sardegna e su questo provare ad intervenire, qui da noi, attraverso i provvedimenti legislativi, attraverso le iniziative politiche, che ci devono portare anche o forse prioritariamente a riforme interne per organizzare meglio o riorganizzare il settore pubblico, quello che da molti... cioè, riorganizzare nel senso di concentrarci su quello che viene definito da molti "capitale umano". Noi abbiamo necessità, a mio avviso, di investire moltissimo sulla formazione, sulla formazione a tutti i livelli, quella di tipo educativo, quella scolastica, quella che deve puntare a migliorare le risposte dei nostri ragazzi nelle varie rilevazioni, ma anche quella poi orizzontale di chi opera nella pubblica amministrazione e quindi ha in mano anche le leve dell'innovazione del progresso. Io credo che nessun progresso, nessuna innovazione possa realizzarsi veramente se non parte da noi, da qui, dalla Sardegna, anche con iniziative di formazione esterna, come poteva essere il Master and back di sorianana memoria. Dobbiamo creare infrastrutture che siano capillari, cioè diffuse in tutto il territorio è nelle Istituzioni e per questo dobbiamo potenziare la ricerca, senza ricerca non possiamo certamente parlare di innovazione e soprattutto non possiamo parlare di riallineamento con tutte le Regioni italiane ma anche con quelle europee con le quali, a dire il vero, noi siamo in un dislivello pauroso; rilevazioni fatte sugli indicatori delle infrastrutture, del capitale umano, dell'innovazione e dell'azione amministrativa, pensate, ci vedono, questa è una rilevazione forse di un anno fa, due anni fa, ci vedevano duecentotrentaquattresimi su 268 regioni, ecco perché credo che davvero questi siano elementi che non possiamo ignorare o, per lo meno, che devono avere la stessa dignità delle rivendicazioni delle quali giustamente parlava l'onorevole Cossa, che vedo rientrato e quindi ringrazio anche personalmente per il lavoro. Concludo; solo appunto per rinforzare questo concetto dell'importanza di investire tutte le nostre energie, e dico soprattutto quelle qui dentro di tipo legislativo, di tipo normativo, che possono incidere poi sulla crescita anche del PIL pro-capite. Concludo riprendendo la metafora iniziale, quella della scatola vuota, perché credo che dobbiamo lavorare sodo, dobbiamo lavorare molto di più per riempire quella scatola di contenuti. Mi dispiace però concludere con un po' di pessimismo, perché mi pare che così, come per molte altre questioni, siamo troppo lenti. Grazie, Presidente.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola all'onorevole Caredda, che ha chiesto di intervenire, comunico all'Aula il rientro dal congedo dell'onorevole Pierluigi Saiu.

E' iscritto a parlare il consigliere Roberto Caredda. Ne ha facoltà.

CAREDDA ROBERTO (MISTO). Grazie, Presidente, onorevoli colleghi e colleghe. Ora che il principio di insularità fa parte della nostra Costituzione è tempo di entrare nella fase successiva, ovvero l'attuazione di un quadro normativo rispondente alle esigenze delle isole e quindi anche della nostra Sardegna. Non era per nulla scontato che si arrivasse a questo punto, è servito l'impegno di un intero popolo, delle forze politiche unite ad ogni livello istituzionale, un impegno che ora deve proseguire e che ci auguriamo sia già inserito nell'agenda anche del prossimo Governo. Per queste ragioni, e vista la necessità di dotarsi in tempi rapidi degli strumenti necessari per adeguare l'ordinamento giuridico nazionale al principio costituzionale appena introdotto e di elaborare misure adeguate per tradurre in concreto il medesimo principio, con la risoluzione di oggi chiediamo di istituire un organismo tecnico composto da esperti nelle materie inerenti alle tematiche dell'insularità, che sia di supporto alla Giunta regionale, alla Commissione insularità e ai neoeletti in Sardegna. Infine vorrei fare un plauso a tutti i colleghi che hanno lavorato nella Commissione insularità che, devo dire, sono stati determinanti, e un plauso va naturalmente al Presidente anche della Commissione, Michele Cossa, e quindi un complimento a tutti quelli che hanno lavorato per raggiungere questo grande obiettivo. Adesso bisogna dare gambe, cuore e testa affinché questo obiettivo venga raggiunto, per il bene dei sardi *in primis*. Grazie.

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare il consigliere Giuseppe Meloni. Ne ha facoltà.

MELONI GIUSEPPE (PD). Grazie, Presidente. Beh, il 9 agosto ci siamo trovati in una seduta della Commissione insularità a cercare di approvare questa risoluzione dopo una discussione che non è durata molto perché ci siamo tutti trovati ancora una volta in quella Commissione d'accordo sul fatto che si dovesse proseguire sulla strada che è iniziata in quest'Aula con l'istituzione appunto di quella Commissione, ma iniziò anche prima con la raccolta di firme del Comitato per l'insularità, si dovesse proseguire perché l'inserimento in Costituzione di questo principio, lo abbiamo detto tutti, lo diciamo fino alla noia, non è certo un traguardo ma è l'inizio di tante battaglie anche che dovremo portare avanti, e ci siamo appunto trovati d'accordo sul fatto che questo Organismo dovesse essere costituito, e quindi ci auguriamo che venga costituito, e in questo senso anch'io apprezzo e continuo ad apprezzare il lavoro che è stato fatto dal Presidente, da tutta la Commissione e da tutta l'Aula quando ci ha conferito questo mandato, però io credo che debba terminare la fase sin troppo lunga, durata troppo tempo, dove la politica sarda usa lamentarsi di quanto non venga fatto bene e quindi in suo sfavore da parte del Governo

centrale e in Europa e poi spesso però non è conseguente rispetto a ciò che invece la politica sarda deve fare. La cronaca di oggi ci porta a un intervento di un Assessore della Giunta Solinas, l'Assessore del turismo, il collega Gianni Chessa che dice che si rende conto dopo tre anni che la continuità territoriale non funziona, io direi dopo un anno, perché la continuità territoriale che non funziona e danneggia anche il turismo, non solo i sardi, è quella continuità territoriale che un anno fa, un anno fa! Proprio in questi giorni di ottobre del 2021 in quest'Aula avete presentato trionfalmente e invece vi abbiamo detto che è un disastro e sarà un disastro, perché non avete voluto condurre quelle battaglie che chiedevamo di condurre in modo comune in Europa con il sostegno del Governo italiano per difendere un bando che era stato ereditato dalla precedente Amministrazione. Ma potrei parlare anche di tanti altri temi, mi fermerei a questo tema per evidenziare come spesso siamo noi sardi che rinunciamo, la politica sarda che rinuncia a portare avanti delle battaglie che sono essenziali per la sopravvivenza della stessa Isola. E allora ben vengano Organismi di questo tipo, assolutamente ben vengano, ma poi devono funzionare e soprattutto la politica sarda deve fare la sua parte, perché vi ricordo, colleghi, che esistono altri Organismi previsti per Statuto, quindi per lo Statuto della nostra Regione con legge costituzionale, e mi riferisco per esempio alla Commissione paritetica per l'attuazione dello Statuto. Questa Commissione avrebbe un ruolo fondamentale se la si facesse funzionare! È stato presentato in coda alla precedente legislatura un disegno di legge, e mi riferisco in particolare ai parlamentari neo eletti che ancora siedono per qualche settimana in quest'Aula o qualche giorno, affinché se ne facciano portavoce a Roma, è stato presentato in coda alla precedente legislatura un disegno di legge che avrebbe dovuto chiarire i rapporti fra lo Stato e la Regione rispetto per esempio alla continuità territoriale marittima e aerea, quali sono le competenze della Regione o quali debbano essere le competenze alla Regione e quali debbono essere le competenze dello Stato; tutte da discutere, c'è una potestà legislativa concorrente in merito, dobbiamo fare in modo appunto che anche a seguito della sentenza della Corte Costituzionale vengano fatte valere le nostre rivendicazioni e i nostri diritti. Ecco, questa Commissione non ha mai funzionato! Questa Commissione non ha funzionato perché si è ingarbugliata sulla nomina addirittura del Presidente, perché poi il Presidente di questa Commissione nel frattempo, o l'aspirante Presidente è diventato consigliere regionale, poi avrebbero dovuto nominare, la Giunta avrebbe dovuto nominare i nuovi componenti e l'ha fatto dopo tanti mesi, insomma, morale, non c'è notizia del funzionamento di questa Commissione che sarebbe essenziale. Perché lo dico? Perché lo faccio questo esempio? Io nella precedente legislatura ascoltavo con grande attenzione gli interventi dell'onorevole Mariolino Floris rispetto all'autonomia speciale mai sviluppata in questa Regione e che oggi rischiamo di perdere a favore dell'autonomia differenziata, e anche in questo caso stiano molto attenti i neo parlamentari eletti in Sardegna, perché mentre noi andiamo a costituire organismi importantissimi quali questo, si rischia di perdere quello che già oggi avremmo e non vorrei che l'insularità diventasse il *refugium peccatorum* per questa coda di legislatura affinché tutti i mali, tutto ciò che non funziona e che non abbiamo fatto in questi anni vengano scaricati su quello che dovrà essere fatto a seguito dell'inserimento di questo principio. Noi abbiamo già oggi tanti poteri che dovremmo esercitare e questo organismo serve, io lo voglio leggere così e voglio andare ad approvarla così questa risoluzione, per dare un supporto ulteriore a ciò che oggi già si può fare e anche l'inserimento del principio di sovranità in Costituzione serve a dare un supporto ulteriore a ciò che oggi possiamo rivendicare e fare con l'autonomia speciale. E allora finiamola di piagnucolare e cerchiamo di essere un po' più responsabili, probabilmente otterremo dei risultati migliori per la Sardegna. Grazie.

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare il consigliere Roberto Li Gioi. Ne ha facoltà.

LI GIOI ROBERTO (M5S). Grazie, Presidente. Il nuovo articolo 119 è sicuramente denso di contenuti fondamentali, al quale tuttavia bisogna necessariamente e obbligatoriamente dare concreta applicazione, ciò affinché non rimanga una dotta confezione giuridica di un principio sacrosanto, quello dell'insularità, appunto, destinato ad impolverarsi nei meandri della Costituzione. La Giunta regionale sta vivendo un momento a cui viene difficile trovare l'aggettivo che ne descriva pienamente tutte le negatività, le criticità e le mancanze; è tutto sotto gli occhi di tutti, ecco perché questa risoluzione è un atto allo stesso tempo coraggioso e speranzoso, ci vuole infatti coraggio ad avere ancora fiducia in chi governa la Regione e questo coraggio deve essere per forza sostenuto dalla speranza, che è sempre l'ultima a morire, la speranza che dalle fitte nebbie, dentro cui viaggia il Governo regionale, venga fuori quasi magicamente questo Organismo tecnico formato da esperti nelle materie inerenti le tematiche dell'insularità. L'unità di intenti ha sin da subito caratterizzato l'attività della nostra Commissione, la stessa unità di intenti si è manifestata in Parlamento, dove tutte le forze politiche hanno cooperato affinché si arrivasse a dama prima del crepuscolo della legislatura, la stessa unità di intenti e la stessa serietà la pretendiamo dalla Giunta regionale, che deve obbligatoriamente essere solerte e concreta nell'individuare i componenti di questo Organismo. Nella risoluzione tra i suoi compiti spiccano la predisposizione di Piani di intervento per la continuità territoriale, l'approvvigionamento energetico e il controllo dell'applicazione delle regole sulla concorrenza, si tratta quindi di un Organismo cardine per far sì che il sogno a cui abbiamo iniziato a lavorare tre anni orsono, porti effettivi miglioramenti nella vita sociale ed economica della nostra Isola. Il compito che oggi stiamo affidando alla Giunta ha priorità assoluta e mal si concilia con le vostre diatribe interne e con i vostri scontri intestini.

Pretendiamo che i soggetti individuati per far parte di questo organismo siano scevri da connotati politici e possano operare in assoluta autonomia.

Riteniamo che la sua costituzione sia urgentissima e non più rinviabile, altrimenti quanto fatto sinora rimarrà una vittoria di Pirro, svuotata di qualsiasi riscontro pratico. Non ci possiamo permettere, lo ribadisco, non ci possiamo permettere che oggi vada in scena l'ennesima sceneggiata con l'approvazione all'unanimità di un atto destinato a restare improduttivo per decenni nei cassetti del Consiglio. Chiedo un sussulto di dignità, il futuro di noi sardi non può dipendere dai vostri Stati generali che peraltro, è risaputo, sono comatosi.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il consigliere Marco Tedde. Ne ha facoltà.

TEDDE MARCO (FI). Sicuramente debbo condividere le affermazioni di alcuni colleghi che mi hanno preceduto circa la straordinarietà del momento e circa la straordinarietà della battaglia che il popolo sardo ha combattuto e ha vinto in tema di insularità. Una battaglia che è durata tanti anni, che è stata frutto dell'impegno di tanti colleghi, tante forze politiche, associazioni, sindacati, del popolo sardo in generale e soprattutto di un collega, il compianto onorevole Frongia che oggi non c'è più e che ci ha stimolati quotidianamente nella precedente legislatura affinché partecipassimo agli incontri, alle conferenze stampa e in qualche modo creassimo consenso attorno a questa idea grande che pian piano ha preso corpo e oggi è inserita in Costituzione. In Costituzione abbiamo il principio, abbiamo l'involucro, abbiamo il contenitore, abbiamo la scatola che però bisogna riempire di contenuti come in tanti hanno fatto notare, di contenuti concreti, effettivi, di strumenti seri e incisivi.

Cioè bisogna passare dalla dialettica dell'insularità che è stata indispensabile, era indispensabile, è stata utilissima, perché se oggi siamo in questa fase è perché la fase o meglio dalla retorica, non dalla dialettica, ho sbagliato, bisogna passare dalla fase della retorica all'altra fase, la fase della retorica è importantissima ma oggi bisogna arrivare alla fase della dialettica, alle interlocuzioni concrete fra esperti, fra forze politiche, occorre riempire di contenuti questo involucro che è molto interessante e molto affascinante, però oggi ha un peso specifico che deve essere colmato, deve essere riempito e questo è ciò che stiamo facendo con questa pertinente risoluzione. Io credo che il richiamo fatto alla risoluzione del Parlamento europeo del 7 giugno 2022 sulle isole dell'Unione europea sia veramente pertinente, sia adeguato, sia in linea con gli obiettivi che noi ci poniamo. Però faccio notare che prima ancora c'era e c'è stata un'altra risoluzione che è esattamente quella del 4 febbraio del 2016 che è stata la prima che in questa materia ha cercato, non dico di mettere ordine, ma di dare alle isole, non soltanto alla Sardegna, di dare alle isole degli strumenti per tentare di combattere, ai funzionari dell'Unione europea, per tentare di non incorrere nelle violazioni delle regole che disciplinano gli aiuti di Stato. Quindi dicevo, questa risoluzione è del 4 febbraio 2016 che tra le altre cose, pur non potendo essere completa come questa ultima del 2022 che noi menzioniamo, tra le altre cose proponeva alla Commissione europea uno sportello isole. Uno sportello isole collegato alla direzione generale della politica regionale urbana della Commissione e costituito da un piccolo gruppo di funzionari incaricati di coordinare e analizzare le tematiche connesse alle regioni insulari.

In buona sostanza quella risoluzione proponeva di costituire un gruppo di esperti burocrati dell'Unione europea col quale, ovviamente l'Italia si sarebbe potuta confrontare, per quanto riguarda noi, poi tutti gli Stati con condizione di insularità si sarebbero potuti confrontare, ovviamente. Io credo che questo sportello isole debba essere richiamato in questa risoluzione perché sicuramente questo *team* di esperti che andremo a costituire, collaborando, colloquiando, interloquendo con lo sportello isole, ha più possibilità di incidere su una realtà veramente solida, quella dell'Unione europea, della Commissione europea, una realtà veramente solida in negativo rispetto agli aiuti di Stato, per esempio, ma non solo, questo collegamento fra *team* di esperti e sportello isole magari riesce ad aiutarci a scardinare questa solidità negativa. Ecco, quindi io ho proposto, assieme ai colleghi del Gruppo, abbiamo proposto due piccoli emendamenti che tendono a inserire questo sportello isole nel corpo della risoluzione, questo per facilitare anche il compito degli esperti e per dare uno strumento in più a coloro che ci dovranno sostenere e aiutare in questa che è veramente una sfida epocale perché non dobbiamo pensare di aver raggiunto la vetta della montagna che abbiamo iniziato a scalare, ma abbiamo raggiunto le pendici, dobbiamo ancora scalare molto per raggiungere risultati significativi che oggi sono all'orizzonte, ma che dobbiamo toccare con mano.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la consigliera Rossella Pinna. Ne ha facoltà.

PINNA ROSSELLA (PD). Io intervengo sul tema dell'insularità, in particolare su questa risoluzione per concentrarmi principalmente su un aspetto che alcuni colleghi prima di me hanno toccato e in particolare mi riferisco alla collega Laura Caddeo, forse perché abbiamo una formazione simile, quindi entrambe vediamo quella prospettiva con più attenzione. È di questi giorni l'aggiornamento annuale dell'ISTAT sulle misure del benessere equo e sostenibile del territorio. Francamente mi ha fatto molto male leggere che tutte le province della Sardegna, tutte, nessuna esclusa, da Sassari a Cagliari passando per Nuoro, Oristano e Sud Sardegna, sono dentro una graduatoria, chiamiamola una *black list*, veramente una grave perdita per noi. Ragazzi che hanno competenze numeriche e alfabetiche, ragazzi che nell'estate del 2022 frequentavano la terza media, è vero che hanno peggiorato le loro competenze in tutte le province italiane, ma in particolare in Sardegna, dove mentre al Sud ne abbiamo 4 su 10 che non hanno livelli di competenze alfabetiche e numeriche sufficienti, al Sud, ma io mi riferisco alla nostra Regione, addirittura andiamo a competenze inferiori che si attestano oltre il 50 per cento. Quindi noi abbiamo la metà dei nostri ragazzi e ancora di più delle nostre ragazze che non capiscono quello che leggono e non sanno fare di conto, questa è in termini molto banali, terra terra, qual è la nostra situazione. Ora rendere e creare delle misure adeguate per rendere concreto il principio di insularità, io credo che non possa prescindere da misure che vadano a colmare questo *gap* tra la Sardegna e il resto d'Italia, perché essere in compagnia con regioni del Sud che stanno male come noi non mi conforta affatto, vorrei invece misurarmi con le regioni del Nord, quelle più competitive, quelle che hanno un PIL alto, quelle che hanno studenti e ragazzi che raggiungono risultati brillanti negli studi, quelle che hanno un capitale umano che ha una competitività elevata e non voglio misurarmi invece e non voglio essere simile a quelli che hanno un numero di *neet*, di ragazzi che non studiano, non lavorano, non cercano un lavoro e non hanno una formazione professionale, elevato. Ora, se parliamo di superamento dell'insularità non possiamo prescindere dal superamento di questo *gap*, la povertà educativa io credo che debba entrare tra i temi che devono essere costantemente monitorati dal *team* che si occupa, dal gruppo ristretto che va a

monitorare le leggi, le norme, le questioni e i temi che riguardano l'insularità. Lo sviluppo e il ritardo viaggiano con i risultati scolastici e i risultati di preparazione scolastica insufficienti, sviluppo: qualità della scuola adeguata; ritardo: qualità della scuola inadeguata. La povertà educativa, la povertà in generale fino a qualche anno fa veniva misurata solo ed esclusivamente in termini economici, oggi invece guardiamo anche alla povertà di tipo educativo, guardiamo alla privazione di opportunità di crescita, di apprendimento, di sperimentazione, alla incapacità dei territori e in particolare la nostra Regione purtroppo è una di queste, di far fiorire capacità, talenti e aspirazioni.

Allora, io credo che se è vero che noi possiamo dall'interno fare delle cose, dobbiamo ad esempio migliorare anche i livelli, come dire, strutturali, mi riferisco in particolare ai servizi di trasporto, non è possibile che i ragazzi non abbiano la possibilità di muoversi per andare a scuola e per rientrare a casa, l'abbiamo segnalato, io stessa l'ho segnalato con una lettera indirizzata al presidente Solinas.

Allora, la mia proposta è questa, inserire al punto 2 un'ulteriore lettera, la lettera e) che potrebbe, naturalmente questa è una proposta da affinare, potrebbe recitare e integrare in questo modo: "Al recupero della povertà educativa e dei livelli di competenze alfabetiche e numeriche per aumentare la competitività del capitale umano e superare i *gap* con le regioni non insulari".

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il consigliere Daniele Cocco. Ne ha facoltà.

COCCO DANIELE (LEU-Demos-Possibile). Io innanzitutto vorrei iniziare il mio brevissimo intervento ringraziando il compianto Roberto Frongia, perché mi ricordo che fu il primo ad invitarmi a partecipare al primo comitato che si costituì e io da Sindaco del mio paese, con altri Sindaci del mio territorio aderimmo molto volentieri perché capimmo immediatamente quale era e poteva essere l'importanza del sancire il principio di insularità in Costituzione, così come ringrazio il Presidente della Commissione, Michele Cossa, per tutto il lavoro svolto e l'intera Commissione. Io credo che Michele Cossa oggi non sia così felice nel vedere l'Aula che se non dovesse avere la presenza dei consiglieri di opposizione, non riuscirebbe neanche ad approvare questa risoluzione perché non ci sarebbe il numero legale, però tranquillo Michele, noi rimarremo in Aula per votare convintamente la risoluzione. Tra l'altro ho visto che sono stati presentati due emendamenti cogenti rispetto a quello che è stato scritto nella risoluzione, io credo che occorrerà fermarci un attimo perché credo che siano assolutamente da condividere, però è chiaro che dovremo vederli meglio tutti insieme prima di approvarli. Dicevano i colleghi che mi hanno preceduto che affinché quello che è stato fatto sinora non rimanga una scatola vuota, la stessa dovremo riempirla di contenuti. Ed è vero, qualcuno ha citato Mariolino Floris che tutte le volte che interveniva in quest'Aula diceva e ricordava a se stesso e all'Aula, che tutto ciò che noi eravamo in grado di fare in autonomia rispetto allo Statuto speciale, di fatto non lo mettevamo mai in pratica perché non eravamo abbastanza coesi, non eravamo abbastanza uniti, non avevamo forza a livello parlamentare nazionale, per cui tutto quello che potevamo permetterci perché sancito in legge non siamo riusciti mai a portarlo al punto di caduta o a metterlo in atto. E quindi ci auguriamo invece che questa nuova stagione che vede tutti coinvolti, e spero non solo a parole, possa davvero portare risultati importanti, quei risultati di cui l'isola ha troppo bisogno, quei risultati che sono stati promessi in qualche recente campagna elettorale di tre anni e mezzo fa e che purtroppo non hanno sortito nessun effetto, e io devo dire che purtroppo la maggioranza non si può vantare di questo risultato perché questo non è un risultato della maggioranza, ma è un risultato di tutte le forze politiche, le associazioni, gli enti locali, i cittadini comuni, e questo è l'unico risultato prodotto da questi quattro anni di governo di questa Giunta regionale.

Però noi siccome siamo per l'ottimismo della volontà, crediamo che se il lievito non sarà ancora avariato per il famoso rimpasto, gli Stati generali, che poi oggi parlare di Stati generali visto quello che sta succedendo al di fuori della Sardegna, bisognerebbe starci un po' un po' alla larga dal termine perché a me un po' mi fa rabbrivire, però l'assessore Chessa che sorride sa che lui all'interno di quegli Stati generali sarà un Assessore di quelli che sicuramente continuerà a dire la sua. Però Assessore, noi auspichiamo che l'ultimo anno di legislatura, perché di fatto ci stiamo appropinquando, avvicinando alla chiusura della stessa, possa produrre qualche piccolo risultato diverso da quello che è stato prodotto sinora.

Io credo, Presidente, che noi non possiamo più sottacere quello che è sotto gli occhi di tutti, noi abbiamo una situazione di estrema criticità, mi riferisco soprattutto ai temi della sanità, ai temi dei trasporti, ai temi dell'ambiente, ai temi delle leggi approvate e non applicate, perché fra le poche cose buone che sono state fatte dentro quest'Aula, qualche legge importante è stata approvata, però sembra che queste leggi non soddisfino quelli che sono gli interessi, tra virgolette, politici della Giunta regionale o del Presidente. Ne approfitto, visto che sono qua, perché parliamo dei deficit del caso Sardegna, perché la Sardegna è un caso. Ma io mi chiedo anche ma come mai delle leggi che potrebbero vedere il reclutamento di tante persone, sino ad oggi disoccupate, con leggi approvate, con dotazioni finanziarie messe a disposizione, acquisite, non si procede a fare un minimo decreto attuativo perché si possa procedere a quello che l'intero Consiglio ha approvato. Quindi, per dire, il principio di insularità ci potrà aiutare a risolvere i tanti problemi del nostro popolo, dei nostri cittadini della nostra isola, però nelle more cerchiamo di utilizzare quello che abbiamo in mano per poter dare quelle risposte che da troppo tempo i Sardi attendono. Proviamo a far fare una colonscopia entro un mese, entro due mesi, e non farcela prenotare a fine 2023.

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare il consigliere Ignazio Manca. Ne ha facoltà.

MANCA IGNAZIO (LEGA). Presidente, Assessore Chessa, colleghi, un plauso ai componenti della Commissione speciale per il lavoro svolto. Sarò breve, come sempre, lo spirito della risoluzione in esame è lodevole e merita unanime approvazione, d'altra parte le materie di cui l'organismo tecnico nominando dovrebbe sovrintendere sono e restano di assoluto tecnicismo. Poter contare su un *pool* di super esperti fin dalla fase di studio per l'attuazione del novellato articolo 119 questione della Costituzione è un ausilio a cui Giunta e Consiglio non devono rinunciare, soprattutto in un contesto storico come quello attuale caratterizzato da un violento cambiamento geopolitico ed economico che ha posto seri dubbi su regole, costumi, tradizioni ed equilibri tra diversi blocchi costruiti in pazienti secoli di storia. Ebbene, non voglio infierire sul nostro Paese se la nostra credibilità è sempre più labile e agli occhi delle altre nazioni siamo visti oggi come soggetti passivi di una politica dettata dall'alto. Evidentemente la Sardegna come l'Italia fanno da spettatori e molto spesso subiscono quel che da fuori di volta in volta viene deciso. Apparirà politicamente scorretto, o quantomeno scomodo, ma è inutile nascondere, oggi il pianeta sta subendo l'assalto finale da parte del potere finanziario da tempo proteso ad instaurare la dittatura del terzo millennio, ingannevolmente presentata come globalizzazione. Gli strumenti sono ancora più subdoli di quelli utilizzati dal nazismo nel secolo scorso, Covid e guerra in Ucraina ne sono testimoni, si colpisce col terrore prima, per arrivare alla soggiogazione poi. Portare i popoli alla rassegnazione è la via per arrivare alla soluzione finale, tutti uguali, tutti schiavi, questo è il fine della globalizzazione, complimenti a chi per decenni l'ha idolatrata come la panacea di tutti i mali. Al bando la mala premessa, in sine contesto come si colloca la Sardegna? Basterà l'introdotta patto per le isole per superare i cronici svantaggi strutturali, economici e sociali che caratterizzano i nostri territori? A mio modesto avviso è indispensabile una svolta culturale, che deve essere recepita non solo dai cittadini, ma soprattutto dai loro rappresentanti. Esiste un punto fermo dal quale partire. Il DNA di noi sardi evidenzia una forte contraddizione racchiusa in un atavico dualismo: invidia e sudditanza. La prima si materializza nei riguardi dei conterranei, cui non è dato superare lo stato sociale di appartenenza, regola tramandata dal mondo agro-pastorale. La seconda è insita nell'animo servile, rivolto soprattutto ai "prenditori" continentali, cui è stato concesso non solo di rapinare per pochi spiccioli le nostre coste, ma quel che è peggio di utilizzare fiumi di danaro pubblico per inquinare vastissimi territori, lasciando poi migliaia di disoccupati. Se in futuro riuscissimo a mitigare questi due estremi potremmo voltare pagina, a cominciare a mettere a frutto in proprio le nostre ricchezze naturali, altri già lo fanno, per questo si ritrovano ai vertici nazionali per reddito, occupazione, qualità della vita, natalità, e persino raccolta dei risparmi a favore delle casse locali. Per questo motivo offrono affidabilità ai servizi in cambio di un turismo di qualità. Molti di voi avranno capito a quale Provincia autonoma volutamente mi riferisco, lo faccio perché ritengo che il raffronto con entità simili debba essere occasione non solo di confronto, ma soprattutto di crescita. Proviamo a difendere il bene Sardegna dall'assalto di meri numeri, non accontentiamoci del pallottoliere agli sbarchi, per non implodere senza i dovuti servizi e il corrispondente giusto profitto. In ultimo, non certo per importanza, non potrà lasciarsi l'assistenzialismo clientelare, vera piaga del Meridione che continua a sopravvivere anche in Sardegna, privilegiando una politica di bottega, anziché mutare verso riforme strutturali rivolte alla generalità dei cittadini. Questo triste fenomeno da una parte offre una soluzione personale, dall'altra toglie dignità e libertà, il soggetto beneficiario infatti resterà schiavo a vita del benefattore, singolo partito che sia, di turno.

Concludo, cari colleghi, il vento che tira non promette bonaccia, non autodistruggiamo la Sardegna, è il momento di proteggere l'isola remando uniti, non vedo altra via.

PRESIDENTE. E' iscritta a parlare la consigliera Maria Laura Orrù. Ne ha facoltà.

ORRÙ' MARIA LAURA (LEU-Demos-Possibile). Presidente, ma sicuramente il riconoscimento dell'insularità nel dettato costituzionale è ottimo e va bene perché soprattutto si lavora per il rafforzamento e per rafforzare appunto quel principio di autonomia, che in teoria dovremmo esercitare maggiormente e che però spesso facciamo fatica ad esercitare. Questa è chiaramente una norma di principio, è una norma che deve rimuovere gli ostacoli e gli svantaggi delle cittadine e dei cittadini sardi, è una norma che deve porre come obiettivo la maggiore tutela e l'eguaglianza e il rispetto dei diritti che devono avere tutte le cittadine e i cittadini che vivono in Italia, e noi siamo cittadini italiani. Ma è stato detto da chi mi ha preceduto questo è chiaramente un punto di partenza, non certamente di arrivo. Il principio di insularità va ovviamente riempito di significato e va fatto subito e poi si deve lavorare verso le disposizioni più operative, perché questo deve davvero diventare uno strumento per provare a ridurre le disuguaglianze. Non me ne voglia assolutamente l'onorevole Cossa che insomma si è tanto speso per questo progetto ed è stato il promotore, a cui faccio i complimenti, ma siamo chiamati oggi ad approvare un qualche cosa che comunque introduce un organismo tecnico, io penso che questo non sia sufficiente ed è necessario dare *input* per riempire di significato questa norma. Serve ancora, e oggi più che mai, un contributo della politica, il nostro ruolo non è esaurito, perché esistono ancora diversi aspetti da approfondire soprattutto in sede politica, bisogna pensare quali sono i problemi e dove si annidano poi questi svantaggi, e trovare le necessarie risorse per rimuoverli. E questo è un compito che appartiene alla politica e non è delegabile ad un organismo tecnico ed è difendere necessario anche definire le priorità, a fronte di innumerevoli fronti aperti, ed è anche questo un compito nostro, che possiamo già esercitare, avremmo dovuto esercitare in maniera molto più importante vista la nostra specificità e l'autonomia che abbiamo. Ed è chiaro che voi avete espresso i vari settori, questo è chiaramente quello dei trasporti: maggiore complessità nelle connessioni con la terraferma di persone, servizi e merci. Nel settore dell'ambiente, in senso più ampio, quindi parliamo dell'ecosistema fragile, particolarmente vulnerabile ai cambiamenti climatici ai fenomeni quali l'erosione della costa, la siccità, i flussi turistici incontrollati, la scarsità di risorse che si collega anche alla dipendenza energetica con la terraferma. E poi c'è la ridotta attività economica, minore diversificazione delle attività economiche, specializzazioni in settori economici a limitato valore aggiunto, caratterizzati da una consistente

stagionalità. Questo è uno dei grossi problemi che noi abbiamo. E la vertenza che è legata a quello che hanno espresso le consigliere Caddeo e Pinna, ovvero alla dispersione scolastica che per noi è un problema grossissimo, la povertà educativa, e il diritto allo studio che spesso è anche in qualche maniera negato per i nostri giovani studenti. Apro una parentesi molto piccola, però quello che è successo e che sta succedendo in città metropolitana, e in quasi tutta la Regione, dove i giovani disabili hanno difficoltà a istruirsi è un problema che va affrontato immediatamente. E poi dobbiamo affrontare le conseguenze demografiche, noi parliamo sempre di spopolamento, abbiamo un problema e in Sardegna questo problema è più grave che nelle altre regioni. E poi occorre ovviamente misurarli questi costi, che derivano chiaramente dall'insularità, e in questo senso può venire in soccorso un comitato tecnico. Non possiamo delegare ad un comitato che, per quanto possa essere utile in un secondo momento portare in campo, alcune importanti vertenze che abbiamo e su cui dobbiamo prendere delle decisioni serie. Occorre tra l'altro ragionare sulla quota di entrate che devono essere destinate alla Sardegna per finanziare i servizi pubblici, è una cosa che si dice spesso, si è affrontata nelle diverse sedi, si è sempre affrontata, però è necessario davvero sedersi ai tavoli con convinzione e chiedere ciò che effettivamente ci spetta.

Chiudo con un monito a me e a tutta l'Aula, allontanare l'idea che vi siano solo svantaggi nell'insularità, dobbiamo abbandonare l'atteggiamento vittimistico e rivendicativo, quanto piuttosto chiedere un maggiore riequilibrio sociale a partire dalla valorizzazione delle specificità senza produrre disuguaglianze per altri. Questo è importante farlo, perché essere un'isola non è solo uno svantaggio, ma può e deve diventare un vantaggio.

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare il consigliere Eugenio Lai. Ne ha facoltà.

LAI EUGENIO (LEU-Demos-Possibile). Presidente, basterebbe già l'intervento della collega, però da vicepresidente della Commissione sull'insularità proverò a fare un ragionamento. Ho seguito tutto l'intervento del Presidente Cossa, che condivido in buona parte, e credo che abbia fatto bene a sottolineare il lavoro bipartisan di tutte le forze politiche presenti all'interno di quest'Aula, e abbia fatto bene anche a sottolineare il lavoro unitario che è stato portato avanti nell'interesse naturalmente dei sardi e della Sardegna, proverei però, perché il tema dell'insularità è una sfida cruciale per la nostra Isola, proverei però a fare un piccolo ragionamento affinché anche in questa discussione non diventi solo un elemento di retorica, dove tutti quanti noi diciamo quanto sia importante e quanto sia positivo il fatto che sia stato inserito il principio di insularità in Costituzione. Proverò a fare un ragionamento partendo anche da un concetto che la collega Orrù ha detto in precedenza, cioè dobbiamo mettere un po' da parte il tema del vittimismo, perché badate ci sono alcune questioni che quest'Isola, questa Giunta regionale, questa maggioranza, quest'Aula può già portare avanti per colmare questo *gap* che è immenso rispetto al resto d'Italia. Ci sono alcune questioni e alcune cose che si possono già fare, perché qualche giorno fa il Presidente della Regione, che anche oggi è assente su questa discussione così importante per la nostra Isola, ha vantato per esempio la relazione di Fitch, che dice che la Regione Sardegna è riuscita a colmare 888 milioni di euro di debiti tra i quali principalmente quelli della sanità, e che ha un avanzo di 78 milioni di euro. Allora la domanda che mi viene da fare ai colleghi della maggioranza è, se la Regione Sardegna e la Giunta regionale non è stata in grado di programmare risorse e addirittura nell'annualità precedente è andata in avanzo di amministrazione, qual è la rivendicazione che noi facciamo nei confronti dello Stato? Qual è la rivendicazione che noi facciamo nei confronti dell'Unione europea? Probabilmente dobbiamo pensare anche, e lo dico anche come spunto di riflessione non solo per il Consiglio, ma anche per l'Aula, a metter mano alla struttura burocratica, ma anche a quella programmatica. Perché badate, sul tema della continuità territoriale, così come è stato detto in precedenza bene dall'onorevole Meloni, vorrei capire qual è la rivendicazione che quest'Isola fa nei confronti dello Stato e dell'Unione europea. Perché siamo tre anni e mezzo che attendiamo il progetto di continuità territoriale, peccato che prima di farcelo vedere l'Assessore, per beghe interne al suo partito, l'assessore Todde si è dimesso. Così come sui temi dell'energia. Cioè, la nostra Isola deve avere una programmazione seria, condivisa tra tutte le forze non solo politiche, ma tra tutte le forze sociali e positive di questa società. Se il tavolo tecnico-politico serve a questo, naturalmente noi siamo a favore, così come abbiamo già detto all'interno della Commissione, però eviterei anche che questo tavolo tecnico-politico sia nominato da chi fino ad oggi non è stato in grado di fare queste proposte, non solo a quest'Aula, ma anche all'Unione europea. Quindi la prima proposta che mi verrebbe da fare è che questo tavolo tecnico-politico sia nominato dal Consiglio regionale, in quello spirito naturalmente unitario. E il secondo aspetto è quello che il tavolo tecnico-politico non può diventare un altro elemento di poltronificio, e quindi inserirei all'interno della risoluzione il fatto che lavori a titolo gratuito, o eventualmente solo esclusivamente per il rimborso di alcune spese vive. Cioè, deve diventare questo tavolo tecnico-politico, così come abbiamo detto all'interno della discussione della Commissione, il vero strumento per essere pronti al confronto col Governo, l'ha detto anche il Presidente. Ad oggi mancano i progetti, son mancati per il PNRR, manca una guida, manca una linea condivisa tra tutte le forze politiche di quest'Aula, manca una linea probabilmente all'interno della Giunta regionale. E allora serve naturalmente che si diano gambe ai progetti che potrebbero permettere alla nostra isola di superare il *gap*, per fare questo naturalmente non bisogna perdere quello spirito di unità che ha contraddistinto la Commissione, abbandonare il vittimismo, così come è stato già detto in precedenza, e provare realmente a portare avanti alcuni temi e alcune proposte che permettono alla nostra isola di risollevarsi non solo del confronto, ma anche dei temi sullo sviluppo economico. Perché, badate, rischiamo che la crisi energetica, i problemi della continuità territoriale e la mancanza di prospettive da qui a qualche anno portino la nostra isola a crollare e a vedere una marea di attività economiche, commerciali e artigiane chiudersi. Per evitare questo dobbiamo naturalmente dare gambe ai progetti che abbiamo citato in Commissione.

PRESIDENTE. E' iscritta a parlare la consigliera Annalisa Mele. Ne ha facoltà.

MELE ANNALISA (LEGA). Presidente, il via all'insularità in Costituzione nel novellato articolo 119 rappresenta senz'altro un importante traguardo nella storia della nostra Regione. Un traguardo conseguito sotto la guida della Commissione insularità e la volontà di tutti i consiglieri regionali e anche tutti i deputati sardi. E' necessario però adesso dare concretezza a questo progetto, affinché possa effettivamente portare ai miglioramenti desiderati e attesi dai cittadini, dalla continuità territoriale all'approvvigionamento energetico, solo così si avrà la possibilità di dare forza e modo all'economia sarda di creare ulteriore ricchezza e crescita economica, oltre che a contribuire concretamente a realizzare le quattro libertà europee e nell'ambito dell'autodeterminazione dei popoli.

La strada perseguita è sicuramente quella giusta e per essere intrapresa nel migliore dei modi necessita ancora e sempre della partecipazione di tutti, a partire qua dai consiglieri del Consiglio regionale, dalla Giunta e i neo deputati della Camera e Senato che faranno parte del nuovo Governo.

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare il consigliere Francesco Agus. Ne ha facoltà.

AGUS FRANCESCO (Progressisti). Si parla a volte dell'insularità e della modifica costituzionale in materia di insularità come di una partita vinta, io credo invece che ci si sia autoincensati troppo presto e per troppo tempo. Occorre, ed è quello il motivo principale per cui il Consiglio oggi è riunito, passare al passo successivo, perché questo tipo di modifiche istituzionali che incidono sui principi della nostra Costituzione si nutrono della fiducia dei cittadini: è stato possibile approvare la modifica costituzionale (non ne sono state approvate tante con quell'ampissima maggioranza nella storia repubblicana del nostro Paese) è stato possibile in questo caso perché era molto grande la fiducia da parte dei cittadini in questa modifica normativa. Però la fiducia non è eterna, il primo banco di prova che avrà il principio di insularità sarà il modo con cui si risolverà il problema della continuità territoriale della nostra Regione; per ironia della sorte oggi la Giunta è rappresentata da un Assessore che proprio su questi temi oggi ha avuto il coraggio di dire la verità, e la verità è rivoluzionaria, soprattutto quando a dirla è un Assessore della Giunta. Perché, cari colleghi, se i sardi tra sei mesi dovessero scoprire di essere più isolati rispetto a quello che accadeva con la vecchia Carta Costituzionale va da sé che la fiducia in questo principio, in questa battaglia che ha visto la condivisione tra le forze politiche, sarà destinata a cessare per sempre, perché le formule magiche ormai non piacciono a nessuno. Oggi sarebbe stato utile avere il Presidente della Regione, che ha anche l'*interim* e dei trasporti, per avere le rassicurazioni necessarie ad andare a dormire sereni su quel tema, invece andremo a dormire con gli stessi dubbi di quando ci siamo alzati, e gli stessi dubbi li avranno anche i sardi che in queste ore si chiedono - perché appunto il tempo è poco - a cosa servirà il principio appena introdotto. L'altro banco di prova sarà quello finanziario, perché è vero che nessuno si aspetta un euro in più, l'abbiamo detto più volte, non sarà la panacea di tutti i mali, non ci sarà un rubinetto di risorse che arriverà senza alcun tipo di filtro, non inizia il paese del bengodi, però noi rischiamo di averne meno, perché nel mentre altre Regioni stanno trattando sull'autonomia differenziata, e alla fine la coperta è quella: se altre Regioni ottengono un po' di più, ce ne saranno altre che dovranno portare a casa un po' di meno. Il rischio è quello che qualcuno dica "voi avete già l'insularità", e magari parallelamente la Giunta regionale, che ha il compito di trattare col Governo in una fase in cui la sua autorevolezza, per chiari demeriti, è appannata, non sarà in grado invece di portare a casa nemmeno le risorse che sino all'altro giorno arrivavano nell'Isola.

Eppure la battaglia è seria e merita di essere approfondita ancora di più di quello che abbiamo fatto sinora. Essere isola - lo ha detto bene la collega Orrù tra gli altri - non è per forza uno svantaggio, non siamo peggiori degli altri, siamo però diversi e non possiamo considerare i disuguali con metri uguali, perché questo crea la disuguaglianza.

La condizione di insularità investe tutti i settori, investe la sanità: perché abbiamo un numero così alto di talassemici; perché abbiamo un'incidenza della sclerosi multipla unica in Europa; perché altre patologie, il diabete per esempio, vedono in Sardegna un'incidenza maggiore e quindi costi maggiori per la nostra sanità? Per la nostra condizione di insularità, che ovviamente ha anche effetti genetici sulla nostra popolazione: ci sono meno scambi, abbiamo caratteristiche peculiari ed è indecente che la Sardegna debba contrattarsi le sacche di sangue con le altre Regioni che non hanno questo problema; è indecente ma c'è una responsabilità perché dal ministro Speranza ci siamo andati noi a chiedere per quale motivo in Sardegna non arrivassero le sacche di sangue che sino a qualche anno fa invece si potevano comprare tranquillamente nelle altre Regioni, e ci è stato spiegato che esisteva un mercato e che altre Regioni, che pure non avevano l'incidenza dei talassemici sardi, arrivavano prima di noi! E' possibile che una Regione che ha una condizione di insularità si trovi a mercanteggiare con altre Regioni che invece non hanno gli stessi problemi? Non è possibile, abbiamo la Costituzione dalla nostra parte, facciamo valere i nostri diritti, riempiamo di significato.

L'ultimo punto. Credo che sarebbe utile presentare un emendamento condiviso, non l'abbiamo voluto presentare perché l'intento non è polemico però c'è una frase che secondo me rischia di inficiare anche l'atto che noi approveremo oggi: nell'atto approvato dalla Commissione "si impegna il Presidente a istituire nelle forme ritenute più idonee...", le forme credo che sia importante dividerle con la Commissione insularità, perché le forme che noi riteniamo idonee - e quando dico noi non mi limito solo al nostro Gruppo, non mi limito solo alla minoranza ma mi riferisco anche ad ampia sensibilità all'interno della maggioranza - non sempre coincidono con quanto fa il Presidente.

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare il consigliere Francesco Mula. Ne ha facoltà.

MULA FRANCESCO (PSd'Az). Non sarei voluto intervenire, visto che è intervenuto per quanto riguarda il nostro Gruppo il consigliere Gallus del quale naturalmente ne condividiamo tutto quello che è stato dichiarato oggi in quest'Aula, però volevo fare due considerazioni alla luce di alcuni interventi che ho sentito oggi in quest'Aula, non vorrei dire chi li ha fatti però comunque qualche considerazione la meritano.

Quando sento dire che comunque questo provvedimento è un provvedimento che è arrivato grazie a tutti, come dire che quando arrivano le cose belle le fanno tutti e le cose brutte le fa solo una parte politica, io direi che invece va un giusto riconoscimento ai promotori, in questo caso i Riformatori che da tempo avevano iniziato questa battaglia col compianto amico Roberto Frongia, poi naturalmente proseguito negli anni con il coinvolgimento di tutte le forze politiche, fino a addivenire a un risultato che è importantissimo per quanto riguarda questa terra. Ma non vorrei mischiare ora il tema che oggi stiamo trattando sul principio di insularità, come stava dicendo adesso il collega Agus per dire quello che succederà fra sei mesi, io credo che su questo argomento dovremmo dare rassicurazioni perché ce ne stiamo interessando un po' tutti di quello che dovrà succedere, e vorrei ricordare che se questa estate sono arrivati circa 19 milioni di turisti in questa terra vorrà pur dire che qualche aereo ha viaggiato, non è che ci garantisce o che siamo sicuri all'infinito però comunque è un segnale. Non voglio dare merito a nessuno, attenzione, né alla Giunta né all'Assessore, io dico questa estate noi abbiamo avuto una presenza importante in questa terra, e comunque le compagnie che hanno dato questo servizio con tutte le criticità comunque un lavoro importante è stato svolto. Naturalmente non dobbiamo far finta di nulla e dobbiamo cercare anche di stare molto attenti e vigili per cercare di capire che cosa succederà da qui appunto ai sei mesi, come qualcuno appunto stava dicendo. Però, caro collega Agus, ridurre anche il fatto che il riconoscimento del principio di insularità in qualche modo incida su alcune malattie che noi abbiamo in Sardegna... e allora potrei dire che questa è la terra dei centenari riconosciuta un po' da tutti, e se è la terra dei centenari vorrà dire che noi abbiamo anche altre piccole peculiarità positive, allora quando si diceva che nel mio paese, Orosei, c'era un'incidenza per quanto riguarda i tumori alla tiroide legata all'utilizzo - ricorderanno la collega Desirè Manca e il collega Li Gioi - dell'acqua inquinata del Cedrino, eccetera. Quindi io direi, non facciamo di tuttata un'erba un fascio, però il riconoscimento dell'insularità noi lo dovremmo utilizzare anche per le cose importanti alle quali noi non possiamo rinunciare: vogliamo parlare di ZES, che è una vergogna che oggi noi abbiamo solo avuto un riconoscimento di 2700 ettari di ZES quando tutto il territorio di Nuoro e dell'entroterra è completamente escluso? Vogliamo provare a fare una battaglia utilizzando anche questo strumento? Secondo il nostro punto di vista questo è uno strumento importante che ci può aprire le porte anche su argomenti chiave che riguardano il futuro di questa terra. Quindi è pur vero che non ci porterà questa marea di soldi il riconoscimento del principio di insularità, poi vedremo che cosa, però ci permetterà comunque di poter affrontare degli argomenti e dei temi che sono di vitale importanza e che oggi sono stati accantonati. Quindi utilizziamo questo strumento, ben venga questo strumento e facciamo un giusto riconoscimento a tutti i promotori e continuiamo a dire, lo diremo, che comunque grazie a tutti ora siamo arrivati a una condizione in cui il popolo sardo e quest'Aula può tornare a dire qualcosa, può contare nuovamente qualcosa.

Ecco, io prendo lo spirito propositivo di quello che è stato il riconoscimento del principio di insularità, per dire: signori, lavoriamoci tutti insieme e credo che qualche risultato importante lo otterremo.

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare il consigliere Gian Filippo Sechi. Ne ha facoltà.

SECHI GIAN FILIPPO (UDC-Cambiamo). Poco più di un anno e mezzo fa eravamo qui in quest'Aula ad affrontare l'argomento insularità, la prima riflessione che mi viene in mente è che da quel giorno tanto è cambiato e quella battaglia, che per una volta abbiamo affrontato e combattuto tutti insieme, è stata vinta. Non è un caso che proprio questa volta e su questo tema siamo riusciti a raggiungere un risultato considerato giustamente storico; è la dimostrazione tangibile che senza barriere ideologiche si può arrivare a conquistare anche i traguardi più difficili e insperati. Oggi siamo in una fase nuova, quella che ci impone di dover fare in modo che il riconoscimento del principio di insularità non sia solo una frase inserita nella nostra Costituzione. Il commento "dobbiamo dare concretezza e sostanza" è stato il più ricorrente in questi mesi, e non è un caso, era esattamente l'approccio che tutti avremmo dovuto avere per trasformare quel principio in una opportunità reale, e oggi con questa risoluzione stiamo compiendo a mio parere un altro passo importante, proprio perché è propedeutico per iniziare a dare contenuti al principio di insularità. Voglio ricordare infatti che anche prima della reintroduzione in Costituzione del principio erano ben presenti nello stesso Trattato sul funzionamento dell'Unione europea norme e articoli che avrebbero dovuto garantire a regioni insulari come la nostra pari opportunità, è citato anche in questa risoluzione l'articolo 174 del Trattato che parla di "ridurre il divario tra i livelli di sviluppo e il ritardo di quelle meno favorite, con un'attenzione particolare per le regioni con permanenti svantaggi demografici o naturali e tra queste anche le regioni insulari". Le norme servono quindi perché fissano regole e principi che devono essere seguiti ma serve anche un monitoraggio costante per la loro corretta e puntuale applicazione, ed era evidentemente necessaria anche la reintroduzione del principio di insularità per richiamare il nostro Stato a tutelare la nostra Regione in Europa, a pretendere che i nostri svantaggi legati alla condizione di insularità venissero colmati con atti e interventi concreti, ad esempio sulla questione degli aiuti di Stato in tema di collegamenti e di continuità territoriale, ma anche per quanto riguarda la *gap* infrastrutturale che è la base per pensare di poter dare alla nostra Isola nuove prospettive di sviluppo. Ecco perché non basta aver vinto quella battaglia ma è necessario monitorare costantemente che quanto è stato scritto in Costituzione venga rispettato alla lettera in qualsiasi legge venga approvata dal Parlamento, in qualsiasi atto del Governo, in ogni tipo di azione che viene promossa a livello nazionale ed europeo. Abbiamo tutti gli strumenti ora per far rispettare i principi che sarebbero dovuti essere già garantiti alla nostra Regione e ai sardi, ma ovviamente dobbiamo svolgere anche una intensa funzione di proposta per cambiare quelle regole che si scontrano con il principio di insularità e che hanno impedito fino ad oggi alla

nostra Regione di poter essere competitiva con il resto dell'Europa. Per fare tutto questo c'è bisogno prima di tutto di quella unità di intenti che è stata la vera chiave vincente di questa battaglia, c'è bisogno anche del coordinamento che in questi anni è stato svolto egregiamente dalla Commissione speciale per l'insularità e sarà oltremodo utile anche per l'istituzione di un organismo tecnico di esperti che darà certamente il giusto supporto alla Regione e a tutti coloro che lavoreranno per dare sostanza al principio di insularità in Costituzione.

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare il consigliere Gianfranco Ganau. Ne ha facoltà.

GANAU GIANFRANCO (PD). Io non voglio polemizzare con nessuno ma, onorevole Mula, se fosse vero quello che lei dice non avremmo bisogno di un regime di continuità territoriale, la verità è che dopo l'estate si riducono tutti quanti i voli, c'è difficoltà a trovare accessi per partire e con orari che sono assolutamente indecenti e inadeguati per chiunque svolga un'attività fuori, in Continente, e debba venire in Sardegna, questo è il tema vero, quindi al di là di questo credo che la battaglia per una continuità territoriale vera, e possibilmente estesa a tutti, sia da fare e da governare ancora una volta. Quindi, dentro questo tema, che è uno dei tanti temi, oggi parliamo finalmente del riconoscimento della condizione di insularità come causa di ritardo riconosciuto e permanente per chi vive e opera nelle isole.

Io non sto qui a riassumere gli infiniti ritardi di tipo infrastrutturale e tutte quante le penalizzazioni che subiscono i sardi, ricordo semplicemente che uno studio indipendente ha quantificato con 7.500 euro *pro capite* il costo dell'insularità all'anno, quindi ogni cittadino sardo viene a pagare 7500 euro per e il *gap* che c'è con le altre Regioni in termini di operatività, di funzioni e di possibilità di accesso ai servizi, che equivalgono, ricordo, a 11 miliardi e mezzo, ben più di una finanziaria regionale, quindi una cifra spaventosa. Ricordo che uno studio della Banca d'Italia mette la Sardegna all'ultimo posto per quanto riguarda viabilità, ferrovie, porti, aeroporti ed ospedali, quindi una situazione che è assolutamente indiscutibile e sotto gli occhi di tutti, per cui non mi pare il caso di soffermarci oggi in questa sede.

Ricordo che siamo di fronte ad un'enunciazione di principio, che vale in quanto tale, che deve essere completamente riempita di contenuti; ricordo che era presente in Costituzione prima della riforma del Titolo V e non ha comportato nessun grosso vantaggio in termini di recupero del *gap* della nostra Isola rispetto alle altre Regioni peninsulari, e allora credo che il tema vero sia quello di riempire di contenuti questa enunciazione, di renderla effettivamente praticabile e di consentire di ottenere quei vantaggi, quei livelli di potenzialità che esprime il concetto stesso dell'insularità in Costituzione. E questo può essere fatto sostenendo e mantenendo alta l'attenzione e la mobilitazione a livello della popolazione con un'azione sinergica del Consiglio, della Giunta, del Governo regionale di tutti i parlamentari sardi. Ecco io a questo proposito debbo purtroppo dichiarare tutta la mia preoccupazione per come la nostra Regione sta gestendo opportunità non riproponibili nel breve periodo che sono rappresentate dalle ingenti risorse del PNRR, per esempio, che avrebbero potuto rappresentare un'occasione per la nostra Isola per colmare il *gap* con le altre Regioni per esempio in termini infrastrutturali. Infatti, nonostante una sentenza della Corte costituzionale che riconosce già al di là del principio di insularità il diritto della Sardegna di ricevere risorse aggiuntive per colmare gli svantaggi derivanti dall'essere isola, un successivo accordo col Governo per l'istituzione di un tavolo politico - tecnico per definire gli interventi e da una recente analisi la nostra Regione ha avuto minori risorse rispetto alle altre regioni del Meridione nel campo delle infrastrutture con il risultato che una volta attuati gli interventi finanziati dal PNRR ci troveremo ancora ultimi ma più distanziati dalle altre regioni per quanto riguarda la viabilità, le ferrovie, i porti, gli aeroporti e gli ospedali. Questo è il dato di fatto, è la preoccupazione che io voglio esprimere in questo Consiglio oggi. Per queste ragioni credo che serva mantenere alta l'attenzione su temi che stiamo trattando oggi chiedendo costantemente il contributo di idee a enti locali, università, forze sociali e rappresentanze di categoria, rappresentanze istituzionali che rappresentano la vera forza di questa battaglia e la condizione vera per cui a questa enunciazione di principio sia dato un significato vero e reale in termini di ricadute positive sulla nostra Isola. È questo che sostanzialmente dice la risoluzione con l'istituzione di un tavolo tecnico che deve supportare quest'azione da parte della Giunta, del Governo regionale e quindi noi convintamente sosteniamo questa risoluzione che viene fuori dal lavoro ottimamente governato dal presidente Cossa che ha portato a questi risultati sperando che non faccia la fine dell'ordine del giorno sul PNRR che oggi è totalmente inattuato, grazie.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro iscritto a parlare, per la Giunta, ha facoltà di parlare l'Assessore del turismo, artigianato e commercio.

CHESSA GIANNI (Psd'Az), *Assessore del turismo, artigianato e commercio*. Grazie Presidente, grazie onorevoli consiglieri colleghi, io credo che fra i vari interventi non ci siano differenze nei contenuti, io credo che sul bene comune e sul principio di questo testo, di questa proposta non possiamo dividerci, come ci si può dividere se stiamo cercando tutti la stessa cosa? Non vorremmo una continuità per tutti, non vorremmo degli sgravi fiscali per tutti, non vorremmo accorciare quelli differenze, quei gap che ci sono tra le Regioni ma non è una sola questione di denaro, qui si va ben oltre. Il principio di insularità io credo che debba andare ben oltre, qui è consacrare un principio di diritto sacrosanto che debba essere riconosciuto a un'isola con meno di 2 milioni di abitanti. Io credo che bene ha fatto il collega Cossa l'amico Cossa e chiunque negli anni ha fatto queste battaglie sostanziali. Le battaglie su lunghe, i cambiamenti si percepiscono poco collega Cossa perché purtroppo ancora non si è vista tanta luce, ma se non si iniziano delle battaglie di principio cosa otterremo domani, cosa lasceremo ai nostri figli, cosa lasceremo alla Sardegna? Guardate, io non sono l'Assessore preposto per questo, io parlo per ciò che è delle competenze delle deleghe e mi son permesso di esternare ieri al collega Agus, quello che è Gianni Chessa, quello che dico sempre in modo corretto guardando la realtà dei fatti, tanti discorsi che facciamo, tanti discorsi poi restano vani, se siamo punto e a capo a ottobre decade tutto ciò che abbiamo costruito. È inutile stare a fare parti o prendere le parti da una parte all'altra, l'unico interesse è che la Sardegna ha delle

difficoltà nei mesi invernali, è sotto gli occhi di tutti. Cadono tutti quei principi, quegli sforzi economici, investimenti che noi stiamo facendo. Non può essere allora il sogno di una Sardegna tutto l'anno, è un sogno che possiamo accreditare tutti per il bene comune e se questo sogno rientra anche nel principio, come tale è scritto qui nell'insularità ben venga l'inizio di un principio, va rafforzato. Ecco semmai invece di trovare divisioni qui dentro su principi che sono, e stanno cari a tutti per il bene comune, io credo che l'approvazione unanime e la costituzione anche di una parte tecnica forte, autorevole per andare non solo a Roma, che lascia il tempo che trova, ma bisogna andare in Europa, probabilmente le battaglie vere ormai si vincono lì, e sapete come la penso io, io ve lo dico a titolo così da collega, probabilmente non abbiamo fatto abbastanza per farci sentire e non c'è più sordo di chi non vuol sentire, non può essere che l'Europa non ascolti una regione come la Sardegna. Pretendono che siamo tranquillamente e riconosciamo l'Italia noi siamo sempre più italiani che mai ma siamo anche sempre più europei. Io credo che un'azione forte debba essere fatta, caro collega Cossa, non abbiamo fatto abbastanza, è stato fatto molto, ma non è mai abbastanza, non ci basta. E allora io credo che a questo lavoro duro, pesante, snervante in questi anni dobbiamo rafforzarlo tutti assieme per il bene comune. Insularità ben venga, ma andiamo a prendercela anche in Europa e stando lì magari qualche giorno, magari anche con una bella tendina nella piazzetta, lì fare sciopero della fame, tutte le cose io so che chi ci ha preceduto nel tempo li hanno conquistati con la vita, non ci regala niente nessuno o ci salviamo noi non ci salverà nessuno, guardate. La Sardegna è un'isola di 1.600.000 abitanti con il tema che si diceva prima, forte, dello spopolamento, probabilmente non ci basterà l'insularità ma ben venga il principio che state per votare, stiamo per votare di costituire e rafforzare questa proposta, grazie.

PRESIDENTE. Ha domandato di replicare il consigliere Michele Cossa. Ne ha facoltà.

COSSA MICHELE (Riformatori Sardi). Grazie Presidente, io ringrazio l'assessore Chessa e tutti i colleghi che sono intervenuti che hanno impreziosito questo dibattito. Io vorrei far presente ad alcuni colleghi, anche per sottolineare l'importanza, perché, badate, ne parliamo a volte come se fosse acqua fresca, che nello Statuto sardo; Statuto che è stato dato alla Sardegna proprio in ragione della sua peculiare condizione geografica non si parla di insularità: è paradossale! Abbiamo avuto lo Statuto per questo motivo e nello Statuto sardo non si parla di insularità. Questo è un valore aggiunto rispetto alle ricadute di questo principio costituzionale. E mi pare che al di là di qualche differenza, di qualche, come dire, punta polemica, io posso rilevare con assoluto favore il fatto che ancora una volta il Consiglio sostanzialmente vuole mantenere una posizione assolutamente coesa, credo che non possa essere diversamente, però ribadirlo è comunque importante. È però qualcosa di una sottolineatura io vorrei farla ai colleghi che hanno fatto alcuni rilievi; stiamo parlando di un comitato tecnico, non abbiamo voluto chiamarlo osservatorio, ne abbiamo parlato in Commissione, non abbiamo voluto chiamarlo osservatorio, perché come dire, la parola stessa non porta fortuna, che la storia degli osservatori in Sardegna non è una storia commendevole, è uno strumento tecnico che deve dare alla Giunta regionale, prima di tutto, al Consiglio regionale ma anche ai parlamentari gli strumenti che servono per che cosa? Per raccogliere i dati, elaborare i dati e formulare proposte, valutare l'efficacia delle politiche. A questo serve questo organismo tecnico. Poi è chiaro che non possiamo metterci gente raccolta per la strada, è chiaro che abbiamo bisogno, lo ribadisco, del massimo livello di competenza, questo è evidente. Perché se non facciamo una cosa che abbia una struttura piccola, più ampia, io questo non lo so non spetta a me e non spetta ritengo al Consiglio regionale in questa fase di valutarlo, se non facciamo questo stiamo abdicando a quello che è il nostro dovere di passare effettivamente alla fase attuativa. Un po' tutti hanno detto bisogna riempire di contenuti, ma i contenuti li sappiamo, i contenuti sono: la continuità territoriale, il *gap* infrastrutturale, lo ha detto molto bene poco fa il collega Ganau e il tema dell'energia. Questi sono i tre temi principali su cui ruota tutto, ma non possiamo limitarci ad enunciare i problemi, non possiamo limitarci, son d'accordo con chi ha detto che l'epoca del vittimismo è finita, ma è finita con questa riforma costituzionale. Perché con questa riforma costituzionale la Repubblica si fa carico del problema! Si fa carico del problema! Ma per noi significa dimostrare di avere la capacità di essere propositivi non di presentarci a fare le vittime, di avere l'obiettivo che si raggiunge nel tempo. L'assessore Chessa ha detto delle cose di buon senso, non è che da un giorno all'altro si risolvono i problemi, ma il nostro obiettivo deve essere quello di azzerare il residuo fiscale negativo di 5 miliardi, che è un carico che noi ci portiamo dietro, è anche uno stigma. Noi dobbiamo puntare ad un residuo fiscale positivo, diventare, trasformarci da quelli che prendono a quelli che danno, che contribuiscono alla coesione nazionale.

Il tema della continuità territoriale, che è strategico rispetto a tutto, è strategico rispetto a tutto, è un problema determinante dal punto di vista economico, perché non è pensabile che per 7-8 mesi all'anno ci sia il buio non è possibile o che ci si debba affidare ai capricci delle compagnie *low cost*. Però è un argomento che passa necessariamente attraverso l'Unione europea e con l'Unione europea parla il Governo nazionale e le dinamiche europee sono dinamiche estremamente complesse, intanto non possiamo pensare di disapplicare le norme europee o di dichiarare guerra all'Unione europea, chi ha provato a farlo ha sbattuto il muso in maniera violenta e i danni per la Sardegna sono stati travolgenti. Questo è il motivo, lo ribadisco, per cui come Commissione stiamo cercando il supporto, intanto la sensibilizzazione, ma la sensibilizzazione prelude alla ricerca di un supporto delle maggiori organizzazioni economiche a livello nazionale. Perché noi non vogliamo essere considerati degli straccioni, non vogliamo essere considerati, ripeto, quelli che, qualcuno l'ha detto, andare a chiedere di più significa togliere ad altri, è così, è così! Ed è il motivo per cui noi non possiamo presentarci in questo modo, noi dobbiamo chiedere una riforma delle regole europee sugli aiuti di Stato perché oggi queste sono un tappo rispetto allo sviluppo delle regioni in ritardo di sviluppo e in particolare rispetto alle regioni insulari e in particolare rispetto alla Sardegna. È inutile che l'Unione europea, mi ripeto, spenda quello che spende per la coesione territoriale se poi le aziende finiscono nel collo di bottiglia rappresentato dalla continuità territoriale aerea e marittima, è un paradosso che deve finire. Però questo comporta un'azione determinata da parte della Regione, da parte dei parlamentari

nei confronti principalmente del Governo nazionale che deve sentire sua la battaglia per l'insularità, questo dice la riforma costituzionale. Che la Repubblica deve farci sentire pienamente parte della comunità nazionale, questo è il nucleo di tutto il ragionamento. Questo la Commissione speciale l'ha fatto, lo ripeto, lo sta facendo e lo sta facendo con molto impegno e con molta determinazione, ma soprattutto il Consiglio regionale non può che continuare ad essere in prima linea su questo fronte. Presidente, sono stati presentati due emendamenti, tre emendamenti come li illustra vorrei esprimere il parere, grazie.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Metto in votazione la risoluzione e gli emendamenti.

Sono stati presentati degli [emendamenti](#).

Un attimo li distribuiamo, così avete modo di vedere. Ma l'avete sottoscritto vedo, il numero 3 è sottoscritto da tutti i Gruppi credo.

Comunque l'avete sottoscritto, ve lo forniamo, vi diamo una copia così avete modo di vederlo.

Avete avuto la copia dell'emendamento, che tra l'altro è quello che ha illustrato l'onorevole Pinna.

Per esprimere il parere sugli emendamenti ha facoltà di parlare il consigliere Michele Cossa, relatore.

COSSA MICHELE (Riformatori Sardi), *relatore*. Grazie Presidente, sull'emendamento numero 1 parere favorevole, anzi volevo ringraziare il collega Tedde perché ci permette di richiamare la risoluzione proposta a suo tempo dall'europarlamentare onorevole Salvatore Cicu, che è la prima risoluzione sulle isole approvata nel 2016, quindi parere favorevole. Per quanto riguarda l'emendamento numero 2 propongo la seguente modifica, Presidente. Dopo la parola Commissione: aggiungere Europea e sopprimere le seguenti parole "è costituito da un piccolo gruppo di funzionari" conseguentemente il testo diventerebbe, se posso leggerlo Presidente, quello viene cancellato, posso leggerlo? L'istituzione di uno sportello isole collegato alla direzione generale della politica regionale urbana della Commissione europea incaricato di coordinare e analizzare le tematiche connesse alle regioni insulari. Se il proponente è d'accordo, io proporrei questa formulazione.

PRESIDENTE. I firmatari dell'emendamento sono il Gruppo di Forza Italia.

Ha domandato di parlare il consigliere Marco Tedde. Ne ha facoltà.

TEDDE MARCO (FI). ...ovviamente chiunque può aggiungere la firma, non è un problema, siamo noi, sì, i due emendamenti...

PRESIDENTE. Sulla modifica proposta... benissimo.

Per esprimere il parere sull'emendamento ha facoltà di parlare il consigliere Michele Cossa, relatore.

COSSA MICHELE (Riformatori Sardi), *relatore*. Grazie. Sull'emendamento a prima firma onorevole Pinna, parere favorevole, non senza sottolineare il fatto che il tema del capitale umano è un tema collaterale, ma strategico, strettamente collegato soprattutto al tema della continuità territoriale, strategico per qualunque ipotesi di ripartenza economica della nostra isola. Grazie.

PRESIDENTE. Per esprimere il parere della Giunta ha facoltà di parlare l'Assessore del turismo, artigianato e commercio.

CHESSA GIOVANNI (PSd'Az), *Assessore del turismo, artigianato e commercio*. Conforme.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento numero 1. Chi lo approva alzi la mano. (*Viene richiesta la controprova.*) Chi non lo approva alzi la mano.

(È approvato)

Metto in votazione l'emendamento numero 2, con la modifica proposta dall'onorevole Cossa. Chi lo approva alzi la mano. (*Viene richiesta la controprova.*) Chi non lo approva alzi la mano.

(È approvato)

Metto in votazione l'emendamento numero 3. Chi lo approva alzi la mano. (*Viene richiesta la controprova.*) Chi non lo approva alzi la mano.

(È approvato)

Metto in votazione la Risoluzione numero 9 (22 COM). Chi la approva alzi la mano. (*Viene richiesta la controprova.*) Chi non la approva alzi la mano.

(È approvata)

Discussione e approvazione, della proposta di legge: Maieli - Corrias. Modifiche alla legge regionale 28 luglio 2017, n. 16 (Norme in materia di turismo) in materia di disciplina delle strutture ricettive all'aria aperta (334/A) e approvazione di ordine del giorno

PRESIDENTE. Il secondo punto all'ordine del giorno reca la discussione della legge numero 334, "modifiche alla legge regionale 28 luglio 2017 numero 16 in materia di disciplina delle strutture ricettive all'aria aperta".

Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il consigliere Salvatore Corrias, relatore di maggioranza.

Ha dieci minuti di tempo.

CORRIAS SALVATORE (PD), *relatore di maggioranza*. Credo che ne prenderò di meno. Grazie Presidente, colleghe e colleghi. Questa proposta di legge apporta alcuni correttivi invero limitati alla legge numero 16 del 2017, che reca norme in materia di turismo, nello specifico in relazione alla disciplina delle strutture ricettive all'aria aperta. Si tratta di pochi articoli, quattro, dei quali due, almeno due destano il nostro interesse. L'articolo 1 sostituisce l'articolo 15 della legge numero 16 e prevede al comma primo la possibilità di utilizzare la denominazione "camping" in luogo di quella di "campeggio". Al comma secondo, ed è questo un fatto sostanziale, oltre quello nominale, prevede che si possa destinare alla sosta e al soggiorno in mezzi di pernottamento di proprietà della struttura una quota superiore al 25 per cento della propria capacità ricettiva, la qualcosa, e questa è una gran bella novità, comporta il passaggio della struttura dalla qualificazione di campeggio a quella di villaggio turistico, così come previsto al comma sesto dello stesso articolo 1. Al comma quarto dell'articolo 1 si prevede che nelle aziende ricettive all'aria aperta gli allestimenti mobili siano diretti a soddisfare esigenze di carattere turistico meramente temporanee, e anche se collocati in via continuativa non costituiscono attività rilevante a fini urbanistici ed edilizi. A questo proposito sarà bene precisare che qua si riprende quanto già previsto dalla normativa nazionale, mi riferisco al comma primo dell'articolo 3 del DPR 180 del 2001, così come modificato dall'articolo 10 del DL numero 76 del 16 luglio 2020. Con questo comma si ripropone, con il fine di fare chiarezza in materia a beneficio di quest'Aula, quanto originariamente stabilito dalla legge regionale numero 22 del 1984 all'articolo 6, precisamente al comma 4 *bis*, così come sostituito dall'articolo 20 della legge regionale 21 del 2011. Il tutto confortato dalla sentenza della Corte costituzionale, la numero 189 del 2016, la quale si è espressa sulla legittimità della stessa legge numero 21, rilevando che la qualificazione degli interventi sia irrilevante ai fini urbanistici ed edilizi. Sarà bene evidenziare dunque per chi qua dentro ne avesse interesse, vi assicuro che fuori parecchi ne hanno, onde fugare ogni legittima e ragionevole perplessità che si tratta di una disposizione, quella qui contenuta, che riguarda esclusivamente le unità abitative presso aziende ricettive all'aria aperta, e che non può essere estesa in nessun modo ad alcuna altra fattispecie. L'articolo 2 meritevole di attenzione, continuando in questa mia agile e scarna relazione, modifica l'articolo 17 della legge numero 16 consentendo la classificazione dei campeggi e dei villaggi turistici fino a cinque stelle, i colleghi qua nell'emiciclo ne saranno lieti, e non più solo a quattro. Tanto dovevo a quest'Aula che non annoierò ulteriormente, tanto dobbiamo ai tanti gestori delle attività ricettive all'aria aperta e con un indotto lavorativo importante, e tanto dobbiamo dunque, Assessore, anche noi vogliamo essere rivoluzionari come lei, all'economia del turismo della Sardegna. Grazie.

PRESIDENTE. Vedo che non si è iscritto nessuno a parlare.

È iscritto a parlare il consigliere Dario Giagoni. Ne ha facoltà.

GIAGONI DARIO (LEGA). Grazie Presidente. Ringrazio il collega Corrias che è stato brevissimo nel relazionare e mettere a conoscenza questa legge, però vorrei segnalare delle perplessità che mi arrivano dagli uffici tecnici e legali che abbiamo come gruppo Lega. Le definizioni dell'articolo 3 del DPR 380/01 costituiscono principi comuni a livello nazionale, che non possono essere modificate o interpretate in maniera differente dalle Regioni. Siccome siamo già stati sanzionati in passato, non vorrei che mi ritrovassi o ci ritrovassimo di nuovo di fronte a questo aspetto. Con l'occasione estendo la perplessità al testo già approvato dalla Commissione, che inizia "nelle aziende ricettive...". Ci sono recenti sentenze TAR 490/2022, 607/2022, che stabiliscono che non si possono sottrarre dall'attività urbanistica ed edilizia le case mobili installate dalla struttura ricettiva, in quanto non considerabili temporanee se montate a inizio stagione e smontate alla fine, ossia, per intenderci, lo sono solo se portate dal turista come fosse una roulotte. Pertanto la norma proposta che tenta di sottrarre in maniera definitiva tali allestimenti all'attività edilizia, parlo a mio giudizio, in aperto contrasto col DPR che ho citato prima. Grazie Presidente.

PRESIDENTE. Grazie a lei, onorevole Giagoni.

È iscritto a parlare il consigliere Francesco Mula. Ne ha facoltà.

MULA FRANCESCO (PSd'Az). Grazie Presidente. Io capisco le perplessità che sono state sollevate poco fa, però io proverei a consigliare a me stesso che comunque su questa legge, sulla quale credo ci abbiano lavorato un po' tutti, credo valga la pena provare a insistere su una materia che è spinosa, ma vorrei ricordare di competenza urbanistica e non paesaggistica, dove noi abbiamo competenza primaria, non è competenza dello Stato. Quindi, detto questo, io vorrei anche dire che sarebbe il caso di iniziare a ragionare anche sulla modifica del Piano paesaggistico regionale, dove ti dice, cosa che io non condivido assolutamente, che i campeggi devono essere allocati oltre la fascia costiera. Come dire, scusa Maria Laura, un attimo in linea, che il campeggio che io debbo realizzare a Orosei lo dovevo fare a Onifai. Secondo te questo è concepibile? Storture che dobbiamo riprendere in mano e modificare, penso non solo a mio modo di vedere, ma credo un po' di tante persone che sono all'interno di quest'Aula. Detto questo, per dire che per quanto ci riguarda, come Partito Sardo d'Azione, noi diamo fiducia e vorremmo continuare nella direzione, così come il lavoro fatto appunto dalle Commissioni congiunte, e credo maggioranza e opposizione che ci hanno lavorato, e credo che potrebbe essere argomento anche, una volta approvata la legge, per poterla trattare con il nuovo Governo, magari riusciamo ad avere un risultato diverso rispetto a quello che noi non abbiamo mai avuto. Quindi secondo me vale la pena poter insistere su questo argomento.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il consigliere Massimo Zedda. Ne ha facoltà.

ZEDDA MASSIMO (Progressisti). Grazie Presidente. Le argomentazioni usate dal collega Giagoni sono le stesse che io mi sono permesso di sollevare in una chiacchierata privata col collega Corrias. È chiaro che ci troviamo a ottobre, la scadenza di quella fase temporale che indicava il collega Giagoni, e cioè di temporaneità di quel tipo di insediamento, ha una scadenza oggi perché molti dovrebbero smontare il primo di novembre all'incirca, o comunque nell'ambito della fine della stagione estiva, e quindi in autunno, per cui tra poche settimane. Questo, se non valutato con la dovuta attenzione, non crea solo un problema da un punto di vista dell'ennesima norma che può essere impugnata, ma può creare un problema a coloro che sono proprietari di quegli insediamenti, perché non avendo smontato potrebbero ricadere nella fattispecie dell'abuso edilizio, e quindi generando per l'ennesima volta un'illusione con una relativo dramma per diverse persone che giustamente, anche in buona fede, legittimamente, vedendo una legge approvata dal Consiglio regionale, pensano che possano essere superate con una normativa di questo tipo le problematiche che sono da un punto di vista urbanistico, ma anche paesaggistico, perché quella permanenza e temporaneità di sei mesi è legata ad una autorizzazione paesaggistica temporanea, cosa diversa invece l'autorizzazione paesaggistica permanente che può anche avere una durata limitata nel tempo, ma consente di non avere quello smontaggio e rimontaggio al termine della stagione. Questi sono i dubbi, le perplessità, tanto è vero che nella norma si inserisce l'aspetto che non devono essere tenute in conto da un punto di vista urbanistico e paesaggistico. Non si capirebbe il perché avere inserito i due concetti urbanistico e paesaggistico se poi il secondo già non fosse ricompreso nell'ambito delle problematiche che dicevo. Quindi suggerirei di stare molto, molto attenti nel trattare questa materia che non trattando di una cosa esistente, cioè di attività che stanno operando, non vorrei che si creasse appunto quell'illusione e determinare alcuni problemi per coloro che sono proprietari di strutture di questo tipo. Grazie.

PRESIDENTE. Non ci sono altri interventi.

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

DERIU ROBERTO (LEU - Demos - Possibile). Grazie Presidente. Poiché siamo stati incaricati di redigere un ordine del giorno sulle questioni esposte inizialmente, mi pare che l'Ufficio lo abbia predisposto, quindi se è già pronto può essere consegnato alla Presidenza che può... forse è necessario fare qualche minuto di sospensione in modo che i Capigruppo possano verificarne il contenuto, non so.

PRESIDENTE. Possiamo andare avanti nel frattempo, tanto ci stanno lavorando ancora.

Ha domandato di parlare il consigliere Pierluigi Saiu. Ne ha facoltà.

SAIU PIERLUIGI (LEGA). Giusto per avere un chiarimento, Presidente. Sono stati predisposti due ordini del giorno se non ho capito male... uno soltanto. L'ordine del giorno, chiedo perché è evidente che abbia bisogno di trattenermi più tempo in Consiglio, ma è previsto che venga discusso prima dell'approvazione finale, anche discusso o semplicemente votato?

PRESIDENTE. Se sono presentati prima della discussione generale, prima della chiusura della discussione generale allora possono essere discussi, altrimenti solo votati.

SAIU PIERLUIGI (LEGA). Perché io avevo capito, però magari in un momento di distrazione non sono riuscito, c'era anche un ordine del giorno sul trasporto ferroviario?

PRESIDENTE. No, è una mozione quella, una mozione presentata.

SAIU PIERLUIGI (LEGA). Ho capito, benissimo. Allora rispetto ai rilievi che ha formulato l'onorevole Giagoni, poi con mia grande incredulità ripresi anche dall'onorevole Zedda, non sarà il caso, Presidente, ma mi rimetto alla sua valutazione, di convocare una Conferenza dei Capigruppo sul testo per vedere se ancora c'è l'unanimità che era emersa in Commissione? Grazie.

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

MULA FRANCESCO (PSd'Az). Grazie Presidente. Io vorrei ricordare che il provvedimento è stato votato all'unanimità in Commissione da tutte le forze politiche, che questa problematica ci fosse ne eravamo tutti a conoscenza. Ora, con un'interlocuzione anche con gli Uffici e soprattutto con le forze politiche, vedendo un po' la materia dell'urbanistica, si potrebbe anche, ovviare non lo dico, però esporci di meno se quest'Aula fosse d'accordo ad accettare un emendamento orale che è di piccola anche entità semplicemente togliendo all'articolo 1 comma 2 le parole "vincolati o non vincolati permanentemente al suolo", che se non ho capito male anche gli Uffici ne condividono anche lo spirito. Non si risolve completamente il problema, però diciamo che ci espone molto, molto meno, e continuo a dire qual è la nostra posizione, secondo me ne vale la pena poter anche, diciamo, forzare un po' la mano.

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

LI GIOI ROBERTO (M5S). Una precisazione, volevo ricordare che il nostro Gruppo in quella Commissione non è presente per cui noi non abbiamo votato in Commissione questo provvedimento.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare il consigliere Salvatore Corrias. Ne ha facoltà.

CORRIAS SALVATORE (PD). In merito anche a quanto ha detto poc'anzi il collega Mula, siccome nella quinta Commissione abbiamo la buona abitudine, sovente anche rara, nei luoghi politici di assumere decisioni condivise, tanto abbiamo fatto anche in occasione di questa proposta di legge, ma siccome siamo soliti essere anche ragionevoli, ritengo ragionevole la proposta fatta poc'anzi appunto dal collega Mula. Vorrei richiamare però l'attenzione del collega Giagoni, perché lui della ragionevolezza e della solerzia ha fatto dei crismi personali riconoscibili, che oltre alle sentenze che lei ha richiamato ci sono anche testi che si occupano di disposizioni legislative e regolamenti in materia edilizia, che confortano, glielo assicuro, si porti questo conforto a Roma, quanto questa proposta di legge contiene nella sua *ratio* di fondo, quindi non si va oltre, non si toccano temi che questa stessa legge non vuole e non ha l'ambizione di toccare. Ci tengo a ribadire il fatto che qua si sta dando risposta a un comparto che in tutta la Sardegna questa risposta la sta aspettando da almeno sette lustri, niente di più, niente di meno. In ogni caso, chiudo, la proposta del collega Mula, stante anche quanto hanno richiamato i colleghi penta stellati, credo sia meritevole di attenzione e anche di accoglimento. Grazie.

PRESIDENTE. Viste le richieste ritengo sia indispensabile sospendere per cinque minuti i lavori dell'Aula e convochiamo la Capigruppo. È convocata la riunione dei Capigruppo, grazie.

(La seduta, sospesa alle ore 13 e 19, viene ripresa alle ore 13 e 35.)

PRESIDENTE. Invito i consiglieri a riprendere il proprio posto, riprendiamo i lavori.

Metto in votazione il passaggio all'esame degli articoli.

Chi lo approva alzi la mano. *(Viene richiesta la controprova.)* Chi non lo approva alzi la mano.

(È approvato)

Passiamo all'esame dell'articolo 1.

E' iscritto a parlare il consigliere Pierluigi Saiu. Ne ha facoltà.

SAIU PIERLUIGI (LEGA). Grazie, Presidente. Non vorrei che l'agilità della relazione del proponente e del testo, che effettivamente è un testo sintetico e privo di inutili orpelli, però suggerisca al Consiglio regionale un atteggiamento superficiale e distratto, quindi, per fugare questo pericolo, con tutta l'umiltà che mi appartiene... non faccia quelle facce, onorevole Corrias, so cosa pensa... propongo alcune considerazioni anche perché, ripeto, nell'agilità del dibattito che ha preceduto la sospensione non vorrei che fosse passato il messaggio errato che il nostro Gruppo o i componenti della Commissione avessero dei ripensamenti. Intanto dire che una proposta di legge, un testo viene votato all'unanimità in Commissione non significa che poi il dibattito in Consiglio regionale nel momento della seduta non si debba tenere, al contrario credo che sia proprio una nostra precisa responsabilità quella di non rinunciare, altrimenti i testi di legge verrebbero approvati direttamente in Commissione e dell'Aula non ve ne sarebbe bisogno; ora, io capisco anche che qualcuno possa cedere alla tentazione di ritenere superfluo il Consiglio regionale, certamente non io. E invece sul testo alcune considerazioni le voglio svolgere, intanto perché i rilievi formulati dall'onorevole Giagoni hanno un solido fondamento tecnico ed era necessario che venissero condivisi con il Consiglio regionale, che è l'Assemblea legislativa sarda, in secondo luogo, e da questo punto di vista non posso che ringraziare il supporto fornito dagli Uffici, sono state necessarie alcune precisazioni, la prima, quella per cui nell'articolo 1 del testo c'è una prima parte definitoria che va ad incidere

sulla disciplina in materia turistica e che è cosa diversa da quella invece che attiene alla parte successiva in materia edilizia. Su questo aspetto, sempre per chiarezza, mi piace sottolineare che il Consiglio regionale non deve illudere nessun, cioè io non vorrei che poi dalla seduta di oggi e dall'approvazione del testo che è all'attenzione dell'Assemblea convocata in seduta odierna qualcuno pensasse che la disciplina che stiamo approvando consenta cose che non sono consentite, ed è questo il senso dell'intervento dell'onorevole Giagoni: attenzione a non illudere persone che hanno verso la parte politica che li rappresenta, quindi maggioranza e opposizione, delle aspettative. E allora, richiamandoci è richiamando correttamente i riferimenti dell'onorevole Giagoni e anche dell'onorevole Zedda, devo dire a quest'Aula che noi voteremo a favore del testo, voteremo anche a favore della proposta emendativa orale che è stata illustrata precedentemente, ma vogliamo dire con chiarezza che non si deve illudere nessuno, che quello che non si poteva fare prima non si potrà fare nemmeno dopo. Grazie.

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare il consigliere Salvatore Corrias. Ne ha facoltà.

CORRIAS SALVATORE (PD). Io non vogliono aprire interlocuzioni tediose col collega Saiu, ma è evidente che qua il nostro ruolo non è quello di illudere gli altri, né da una parte né dall'altra dell'Emiciclo, il nostro ruolo si auspica è quello di dare risposte sul piano che ci compete, che è quello della produzione legislativa. Io ribadisco il fatto che qua si sta dando applicazione ad una norma che altrimenti non aveva trovato applicazione finora. Collega Giagoni, questo non genera situazioni confliggenti o quant'altro, fra l'altro su temi che non dico che abbiano una competenza esclusiva, ma nemmeno solo concorrente. Quindi io mi affranco un po' dalle sue considerazioni, collega Saiu, noi qua stiamo dando risposte senza illudere nessuno, non ci sono interlocutori di destra o di sinistra, c'è un'economia del turismo alla quale bisogna dare certezza di carattere normativo, che è quello che qua, senza spostare nulla sul campo, stiamo cercando di fare. Grazie.

PRESIDENTE. Poiché non ci sono altri interventi, metto in votazione l'articolo 1 con questa modifica: al comma 2 dell'articolo 1 viene eliminata la frase "vincolati o non vincolati permanentemente al suolo"; questa viene eliminata.

Chi lo approva alzi la mano. (*Viene richiesta la controprova.*) Chi non lo approva alzi la mano.

(È approvato)

Articolo 2. Chi lo approva alzi la mano. (*Viene richiesta la controprova.*) Chi non lo approva alzi la mano.

(È approvato)

Articolo 3. Chi lo approva alzi la mano. (*Viene richiesta la controprova.*) Chi non lo approva alzi la mano.

(È approvato)

Articolo 4. Chi lo approva alzi la mano. (*Viene richiesta la controprova.*) Chi non lo approva alzi la mano.

(È approvato)

È stato presentato l'ordine del giorno [numero 1](#). Lo metto in votazione.

Chi lo approva alzi la mano. (*Viene richiesta la controprova.*) Chi non lo approva alzi la mano.

(È approvato)

Votazione finale della proposta di legge numero 334.

Votazione per appello nominale

PRESIDENTE. [Indico la votazione per appello nominale della proposta di legge numero 334](#). Coloro i quali sono favorevoli risponderanno sì; coloro i quali sono contrari risponderanno no.

Estraggo a sorte il nome del consigliere dal quale avrà inizio l'appello. (*E' stato estratto il numero 1, corrispondente al nome del consigliere Agus Francesco.*)

Prego il consigliere Segretario di procedere all'appello cominciando dal consigliere Agus Francesco.

CUCCU CARLA, *Segretaria, procede all'appello.*

Risultato della votazione

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione:

presenti 45

votanti 45

favorevoli 33

contrari 12

(Il Consiglio approva.)

Ha domandato di parlare il consigliere Francesco Mula. Ne ha facoltà.

MULA FRANCESCO (PSd'Az). Presidente, vorrei conoscere i nomi dei consiglieri astenuti, grazie.

PRESIDENTE. Si sono astenuti i consiglieri Agus Francesco, Caddeo Laura, Ciusa Michele, Cocco Daniele, Lai Eugenio, Li Gioi Roberto, Manca Desirè, Orrù Maria Laura, Piu Antonio, Solinas Alessandro e Zedda Massimo.

Il Consiglio verrà convocato a domicilio.

La seduta è tolta alle ore 13 e 56.

Insularità in Costituzione. Trasporti, energia e fiscalità, incontro in Consiglio regionale con le associazioni di categoria

Continuità territoriale, mobilità interna, energia e fiscalità, sono stati i temi al centro dell'incontro "Tavoli di progetto sull'insularità", promosso dalla Commissione speciale per il riconoscimento del principio di Insularità, presieduta da Michele Cossa (Riformatori sardi), a cui hanno partecipato tredici associazioni regionali di categoria. I presidenti di Confagricoltura, Confesercenti, Confcooperative, Confcommercio, Coldiretti, Confartigianato, CNA, Confindustria, Copagri, Confapi, Lega Coop, Cia e Agci hanno presentato le loro proposte sui temi strategici per il futuro dell'Isola: accessibilità, energia e fiscalità. Plauso unanime al lavoro della Commissione Insularità e del Consiglio regionale è stato espresso dai rappresentanti del mondo economico e produttivo della Sardegna, i quali hanno riconosciuto come l'inserimento del principio di insularità in Costituzione, con la modifica dell'articolo 119, sia stato un risultato straordinario. Adesso – hanno detto – bisogna mettere in campo i migliori progetti per declinare il principio in azioni concrete. I rappresentanti delle associazioni hanno anche apprezzato la volontà del Consiglio regionale e della Commissione di coinvolgere il mondo produttivo nel percorso per l'attuazione del principio di Insularità e hanno offerto molti spunti su cui lavorare insieme, e rapidamente, su tre temi fondamentali: fiscalità, accessibilità ed energia.

Nei loro interventi i presidenti delle associazioni hanno evidenziato il grande problema dell'accessibilità, sia per quanto riguarda la continuità territoriale aerea e marittima di persone e merci, sia per la mobilità interna. Per quanto riguarda la continuità territoriale tra le proposte condivise quella di seguire il modello della Spagna e della Francia che hanno superato il problema degli aiuti di Stato dando il contributo ai passeggeri e non alle compagnie. Certamente – hanno ribadito i presenti – con un impegno di spesa di cui si deve fare carico lo Stato italiano, come fanno quello francese e quello spagnolo, che investono cifre che vanno dai 200 ai 280 milioni di euro annui. Sulla continuità marittima è stata inoltre chiesta maggiore attenzione per il trasporto delle merci e certezza sulla possibilità di viaggiare in un determinato giorno, oltre al potenziamento del Porto Canale. Sulla mobilità interna la situazione non è migliore, secondo le associazioni, che hanno chiesto l'ultimazione dei cantieri aperti, il potenziamento del trasporto su rotaie con tempi migliori rispetto al trasporto su gomma e una rete infrastrutturale che colleghi porti e aeroporti e renda lo spostamento delle merci rapido e a costi contenuti. Il tema dell'energia resta, poi, uno dei temi di più stretta attualità e che sta mettendo in grave difficoltà i cittadini e le attività produttive. Tra le proposte condivise la costituzione di comunità energetiche e l'utilizzo delle energie alternative come l'eolico e il fotovoltaico, senza però rendere la Sardegna terra di conquista, ma con regole chiare e certe e benefici per le comunità. Tutti d'accordo anche per chiedere allo Stato una fiscalità di vantaggio che renda competitive le aziende sarde, ma anche le Zes e la zona franca doganale. I rappresentanti delle associazioni hanno anche esortato il Consiglio regionale e la Giunta a prestare particolare attenzione al tema dell'autonomia differenziata perché non aumenti il divario tra la Sardegna e le altre regioni. I partecipanti, infine, dopo aver consegnato al presidente della commissione Insularità le relazioni dettagliate sulle proposte presentate oggi, hanno auspicato che venga organizzato al più presto un incontro anche con la Commissione trasporti per parlare di continuità territoriale e mobilità interna. Una richiesta condivisa anche dal capogruppo dei Progressisti, Francesco Agus.

"Le organizzazioni di categoria sono state fin dall'inizio protagoniste della battaglia per il riconoscimento del principio di insularità in Costituzione – ha affermato il presidente della Commissione per il riconoscimento del principio di Insularità Michele Cossa – e la loro presenza oggi a questo incontro è molto importante perché rappresentano la quasi totalità del mondo economico della Sardegna, di cui conoscono i problemi e le necessità. Il loro contributo sarà, dunque, fondamentale per mettere in campo le migliori azioni per declinare il principio di insularità e dare gambe a progetti che sappiano colmare quel gap economico e sociale legato alla condizione insulare della nostra Regione. Ringrazio la Commissione che presiedo per il grande lavoro svolto". E ha aggiunto: "Fra pochi giorni la modifica della Costituzione entrerà in vigore e dobbiamo saper sfruttare questa grande occasione per dare alla Sardegna le stesse opportunità di crescita e sviluppo economico e sociale che hanno le altre regioni italiane ed europee".

Condividi:

<https://www.consreg Sardegna.it/insularita-in-costituzione-trasporti-energia-e-fiscalita-incontro-in-consiglio-regionale-con-le-associazioni-di-categoria/>



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

SARDEGNA

SCHEDA ACCESSIBILITA'

La considerazione preliminare ad ogni successivo ragionamento deve vedere il territorio insulare trattare come in continuità fisica col territorio della penisola; ciò significa trattare i cittadini italiani tutti alla pari negli spostamenti da/per la Sardegna

La legge “Attili” risulta attualmente obsoleta, nel suo impalco progettuale giacché prevede un contributo alla compagnia aerea che effettua il trasporto del passeggero.

La proposta della Confcommercio vede, invece, la corresponsione di un contributo al passeggero e non alla compagnia; ciò consentirebbe al passeggero di scegliere la compagnia aerea più confacente alle proprie esigenze, la quale riceverebbe il rimborso pro passeggero, a prescindere dall'essere aggiudicataria di qualsivoglia gara per l'assegnazione della rotta.

Ciò consentirebbe, è appena il caso di sottolinearlo, l'apertura ad una sana competizione fra le compagnie interessate a coprire una o più rotte aeree, evitando di far subire ai passeggeri i disagi derivanti da un modello che ha visto finora una sola compagnia aerea aggiudicarsi una gara, a seguito della quale la frequenza dei voli è fortemente limitata, soprattutto durante la IATA Winter season.



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

SARDEGNA

Per poter realizzare questo risultato è indispensabile innalzare il relativo finanziamento regionale, allineandolo agli standard europei dei modelli di CT già adottati dalla Spagna e dalla Francia).

Al finanziamento regionale deve necessariamente concorrere lo Stato italiano o, nella migliore delle ipotesi, provvedervi a proprio esclusivo carico, essendo impensabile che un territorio svantaggiato dalla propria condizione di insularità debba altresì farsi carico dell'onere economico necessario a superare tale situazione.

A meno di non considerare il principio di insularità, recentemente affermato dalla carta costituzionale, una mera e sterile enunciazione che equivarrebbe a considerare i sardi come cittadini italiani diversi dai propri connazionali o, addirittura, nel caso in cui la continuità territoriale fosse concepita ad esclusivo vantaggio dei soli cittadini sardi, si vedrebbero paradossalmente considerati diversi dai propri connazionali.

E' il caso di sottolineare che andrebbe corretta la dizione corrente di "contributo" economico, a vantaggio di una dizione che rimarchi il diritto all'eguaglianza fra cittadini della Repubblica; non un privilegio ma solo una misura compensativa del disagio insulare.



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

SARDEGNA

NUOVO MODELLO MISTO DI CONTINUITA' TERRITORIALE

La nostra proposta ha come riferimento gli studi del dipartimento di Ingegneria dell'Università di Cagliari, nello specifico il modello misto proposto dai professori Gianfranco Fancello e Roberto Devoto.

Tale proposta ha come riferimento il modello spagnolo ed il modello francese di CT.

Il modello francese è analogo al modello attuale utilizzato in Sardegna, ma con qualche variazione. La proposta è infatti di utilizzare il modello francese solo nella stagione invernale e soltanto per le destinazioni CT1 (Fiumicino e Linate dai 3 aeroporti sardi).

Si esplicita nel garantire per le destinazioni CT1 un numero fisso di voli giornalieri, dal 1 ottobre al 31 maggio. Tali voli sarebbero garantiti da OSP (Oneri di Servizio Pubblico) che coprirebbero le perdite dovute al mancato raggiungimento del *load factor* remunerativo (circa 83%).

Diventa chiaro che il numero e la frequenza dei voli saranno determinati sulla base del traffico storico. A titolo esemplificativo, se dovessero essere 4 le normali frequenze per Linate, queste dovrebbero diventare 8 nei periodi natalizi e pasquali.



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

SARDEGNA

Il modello spagnolo si applicherà invece per tutto l'anno, ed esattamente:

- per tutte le destinazioni del territorio nazionale ad eccezione del CT1 durante il periodo invernale;
- per tutte le destinazioni comprese il CT1 durante il periodo estivo.

Tale modello si esplicita nel rimborso di una parte della tariffa pagata dal passeggero verso qualsiasi destinazione nazionale (75% di rimborso in Spagna), con un tetto massimo (*top price*) oltre il quale non si riconosce alcun rimborso, ed un tetto minimo (*bottom price*) quando la tariffa low cost è talmente bassa da rendere inutile una contribuzione pubblica.

Trasporto dei pazienti barellati: sarebbe più conveniente stipulare un contratto di convenzione con una compagnia di aeroambulanze, sulla base dei trasporti dei pazienti barellati effettuati negli anni precedenti.

Nel caso di incertezza sulla spesa da stanziare, potrebbe essere utile una convenzione con le primarie assicurazioni che si occupano delle emergenze turistiche.



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

SARDEGNA

Elementi di scenario e di approfondimento

L'applicazione del “Principio d'Insularità” dovrebbe comportare l'adozione sia di interventi immediati e “straordinari”, per superare il gap infrastrutturale delle Isole rispetto al Continente, sia la rivalutazione degli indici con cui vengono ripartiti i contributi ordinari.

Passando al merito delle questioni, per noi, il tema dei trasporti, della mobilità e dell'accessibilità, dopo aver affermato che riguardano sia le persone che le merci, è uno degli argomenti da trattare prioritariamente, (a cui dare una risposta positiva) perché è trasversale a tutte le filiere produttive.

Nello specifico, si tratta di rendere la Sardegna accessibile ed interconnessa con il sistema nazionale ed intercontinentale nell'arco di tutto l'anno, prevedendo, nello stesso tempo che il costo del servizio di trasporto ed i tempi di percorrenza siano in linea e coerenti con i parametri nazionali ed europei.

Si tratta, in buona sostanza, di garantire medesimi diritti a tutte le persone ed alle imprese della Sardegna, ovunque vivano ed operino, definendo un profilo di *continuità territoriale che permetta a ciascun cittadino, partendo da casa, e a ciascuna azienda dalla propria sede, di raggiungere la destinazione desiderata in tempi e con costi non penalizzanti*. Questo principio vale, ovviamente, anche per il trasporto delle merci.

Per quanto riguarda il trasporto delle merci, che merita una riflessione più approfondita, la scelta di eliminare il trasporto su ferro tra l'isola ed il continente e contemporaneamente



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

SARDEGNA

all'interno dell'Isola, ha determinato l'uso esclusivo della modalità di trasporto su gomma (con problematiche rilevanti sia dal punto di vista ambientale e dei flussi di mezzi pesanti nell'ambito del sistema viario regionale, sia nella ottimizzazione del trasporto delle merci). Una riflessione che riconsideri nel quadro della riorganizzazione del trasporto su ferro e della semplificazione delle connessioni della rete con il sistema portuale della Sardegna, sarebbe davvero auspicabile.

In genere quando lasciamo l'Isola e programmiamo uno spostamento oltre al costo del trasporto, la nostra attenzione si concentra sul tempo occorrente per raggiungere la nostra meta. E' il "tempo di percorrenza" e non la distanza il principale parametro di valutazione che facciamo.

Nella nostra Isola, a causa della carenza infrastrutturale e di organizzazione dei servizi di trasporto, prendono il sopravvento le distanze. Questo vale per tutte le tipologie di trasporto, sia su ferro che su gomma. Si pensi alle importanti carenze relative ai collegamenti stradali e alla totale assenza di un sistema autostradale.

Il vero paradosso è che nel nostro caso brevi distanze producono tempi di percorrenza oltre misura: siamo in presenza di un deficit infrastrutturale e di modelli di servizio obsoleti che, non dialogando tra di loro, penalizzano i cittadini e le imprese.

La questione relativa ai tempi di percorrenza riguarda, non solo il collegamento tra l'isola ed il continente, ma, come evidenziato in precedenza, i collegamenti interni all'isola cioè, da quando



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

SARDEGNA

un cittadino, (ovunque risieda) uscendo di casa, si appresta a raggiungere il porto o l'aeroporto.

Pertanto, una parte significativa della questione riguarda, quella che potremmo definire la *Continuità territoriale interna*, l'altra, come dicevamo, è la connessione tra l'Isola e il sistema continentale ed intercontinentale.

Affinché si possa affermare una *gestione coordinata e specializzata dei sistemi portuali e aeroportuali* della Sardegna, cosa che tutti auspichiamo (per il trasporto di persone e merci), è indispensabile una rete del trasporto e dei collegamenti interni in grado di connettere tutti i territori dell'Isola con i porti e gli aeroporti in tempi e con costi simili a quelli nazionale/europei. La medesima qualità dei collegamenti va garantita con i principali servizi pubblici ed essenziali (istruzione, sanità, tra città capoluogo, poli commerciali ed industriali) presenti nell'isola.

Abbiamo tutti la consapevolezza che le distanze interne (ma questo vale anche per l'orografia) in Sardegna non sono tanto importanti da giustificare gli attuali tempi di percorrenza; non è assolutamente tollerabile che i tempi di percorrenza, ad esempio in treno, tra Cagliari e Sassari (per iniziare a parlare della principale dorsale su ferro) sia superiore alle due ore (3 ore e 25 minuti), come oggi ancora avviene, che rendono il trasporto ferroviario non competitivo rispetto a quello su gomma, aggiungerei, nonostante tutto.

Nello stesso tempo, usando lo stessa tipologia di trasporto ed il medesimo parametro, non è tollerabile il tempo di percorrenza



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

SARDEGNA

tra l'aeroporto di Alghero o il porto di Porto Torres con l'aeroporto ed Olbia e il porto di Golfo Aranci, sia superiore ad un'ora (oggi un'ora e quaranta minuti).

Ciò che vale per il Collegamento della dorsale nord/sud e per la trasversale del Nord dell'isola, vale ovviamente per i collegamenti delle trasversali del centro dell'Isola (la connessione Bosa –Macomer - Nuoro) e per la trasversale sud relativa ai collegamenti della Città metropolitana di Cagliari con il Sistema territoriale sulcitano.

Siamo di fronte ad una questione generale che riguarda tutta la Sardegna, certamente gran parte dell'isola.

Un altro aspetto che dobbiamo trattare, riguarda l'eventuale passaggio da un sistema di mobilità all'altro, ovvero limitare e semplificare l'eventuale necessario cambio di vettore con l'obiettivo di evitare i *tempi morti*. E' il tema della cosiddetta *rottura di carico*.

Ciò è possibile con una chiara gerarchia riguardo ai sistemi di trasporto e realizzando moderni ed efficienti Centri di interscambio modali nei principali nodi di servizio dei sistemi territoriali e dei bacini di traffico (reinterpretandone a questo fine il ruolo e la funzione, dove è possibile, delle Stazioni ferroviarie esistenti). Tutto ciò, come si comprende facilmente, risponde, inoltre, molto positivamente alla problematica della sostenibilità ambientale, incentivando il trasporto pubblico locale, evitando duplicazioni di servizi non necessari e riducendo la circolazione di autovetture.



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

SARDEGNA

Siamo di fronte ad una questione generale che riguarda quasi tutta la Sardegna, certamente gran parte dell'isola.

La mappa dell'infrastrutturazione ferroviaria della Sardegna, ci restituisce una dimensione globale ed un livello di penetrazione anche interno ai sistemi urbani (in particolare nell'area metropolitana di Sassari) che deve solo essere utilizzata, ottimizzata, modernizzata e contestualizzata ai modelli gestionali e di servizio più moderni e diffusi in molte regioni Italiane, in Europa e nel mondo.

Siamo di fronte a due sistemi che se dialogassero efficacemente (valorizzando le specificità e le caratteristiche di ciascuno) contribuirebbero, non poco a semplificare notevolmente il modello di trasporto, i tempi di percorrenza e l'accessibilità.

Nello specifico, da alcuni decenni, la Pianificazione regionale ha individuato nelle aree metropolitane di Cagliari e Sassari la valorizzazione e la massima utilizzazione della rete infrastrutturale esistente, prevedendo la diffusione e l'utilizzo dei vettori Tram Treno, vettori in grado di viaggiare indifferentemente sia a regime ferroviario che tranviario (ovvero di comportarsi come un treno quando viaggia sul tradizionale binario ferroviario e come un tram quando viaggia su ferro nell'ambito urbano). Innovazione importante che permette di limitare rotture di carico, semplificarne ed aumentare significativamente l'utilizzazione.

Esperienza presente, ma sottodimensionata, a Sassari con il vettore Sirio (così si chiama il Tram Treno che opera in quella realtà) che oggi garantisce, in 2,5 Km. di tracciato,



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

SARDEGNA

esclusivamente il servizio tra il Centro della Città ed il quartiere di Santa Maria di Pisa). Nella Città metropolitana di Cagliari, invece, la Metrotranvia non conosce ostacoli e procede ormai da anni con investimenti importanti che ne arricchiscono la sua centralità. Per quanto riguarda il collegamento con l'Aeroporto di Elmas, Cagliari utilizza la linea RFI che, grazie alla frequenza di circa 15 minuti dei treni diretti in tutta la Sardegna, garantisce un servizio di tipo tranviario all'utenza.

Nell'area vasta del Nord-Ovest (la Rete metropolitana di Sassari), che comprende oltre ai Centri di Sassari, Alghero, Porto Torres, Sorso, Sennori, Castelsardo, Valledoria, Stintino, lo scalo marittimo di Porto Torres e l'Aeroporto di Alghero, siamo in presenza di un sistema non dialogante riguardo alle tipologie di gestioni esistenti (ferrovia nazionale, ferrovia regionale, Tram Treno), innanzitutto perché non ha attuato, come previsto dalla programmazione regionale, la trasformazione del sistema ferroviario regionale in Metropolitana di superficie con vettore Tram Treno. Inoltre anche in seguito a questa scelta, non ha utilizzato, come avrebbe potuto, le importanti potenzialità costituite dalla rete infrastrutturale esistente (al momento utilizzata solo una frazione del binario che collega Sassari con Sorso), ma nella evoluzione prevista dall'espansione del servizio per connettere i quartieri periferici della città di Sassari prevede la realizzare nuove infrastrutture a terra (pur in presenza di binari inutilizzati) che, oltre a rappresentare un costo evitabile, complica il sistema e produce un ulteriore frazionamento.

Ciò che si prefigura non solo non è coerente con quanto prevedono gli atti di programmazione regionale, ma appare



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

SARDEGNA

assolutamente illogico, inutilmente dispendioso, e contrario a tutti i principi di efficacia ed efficienza enunciati in precedenza. Vorrei dire al buonsenso.

Ho voluto fare degli esempi precisi e concreti, se ne potrebbero fare altri anche riguardo alle strade della Sardegna, per affermare che il principio di Insularità potrà rappresentare una vera opportunità solo se accompagnato con un nuovo protagonismo del sistema regionale nel suo insieme, una maggiore coerenza tra ciò che programiamo e ciò che realizziamo ed in definitiva un cambio di passo che deve riguardare tutta la comunità regionale.

Sono necessarie risorse per superare il deficit infrastrutturale, sono indispensabili politiche generali e parametri che considerino le specificità dei territori isolani, ma nello stesso tempo occorre affermare una visione coerente con i bisogni di tutti i territori delle persone e del sistema delle imprese; una visione moderna nelle modalità di gestione.

Il rischio è di far apparire come libro bianco dei fabbisogni fondamentali la realizzazioni di opere che sono, invece, delle vere e proprie incompiute, talvolta ormai obsolete, appartenenti ad una visione del sistema dei trasporti non più adeguata e moderna.

Ci attende un lavoro importante ed ampio, che richiede partecipazione e disponibilità. La nostra Associazione è pronta a dare il proprio contributo autonomo, libero ed appassionato.



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

SARDEGNA

SCHEDA ENERGIA

Produzione da fonti rinnovabili: obiettivo primario è incentivare la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili e, in particolare, attraverso impianti eolici e fotovoltaici.

I primi possono agevolmente essere installati presso siti industriali anche dismessi, ovviando in tal modo alle problematiche di impatto ambientale che spesso impediscono o limitano l'insediamento di impianti simili.

Per quanto riguarda gli impianti fotovoltaici, particolarmente favoriti dalle condizioni climatiche isolate, si ritiene fondamentale l'installazione prioritaria su coperture industriali e commerciali, nonché sui tetti delle abitazioni normalmente piane e libere, evitando l'impiego di superfici agricole per le quali si assiste, ultimamente, all'acquisizione di dette aree a prezzi di realizzo da parte di soggetti interessati allo sfruttamento di terreni inutilizzati ma fertili.

A livello nazionale si sottolinea come gli attuali provvedimenti legislativi introducono limitazioni alla possibile creazione di comunità energetiche, che andrebbero rimosse o quantomeno rimodulate per consentire l'attuazione concreta delle previsioni normative.

In linea generale, comunque, diventa fondamentale consentire il reimpiego dell'energia elettrica prodotta dall'impianto prioritariamente in favore di colui che consente installazione



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

SARDEGNA

nella propria proprietà e, successivamente in via sussidiaria, mettere a disposizione l'eccedenza di produzione in favore della comunità energetica cui appartiene il primo.

L'attuale sistema di impiego dell'energia prodotta da impianti fotovoltaici, infatti, non consente questa distribuzione restituendo, a colui che genera energia dal predetto impianto, un controvalore monetario assai inferiore rispetto al costo del kilowatt da questi pagato in favore del proprio fornitore di energia elettrica, mortificando così la produzione attraverso questa fonte rinnovabile.

Bisogna innanzitutto dire che il binomio energia-fiscalità ha per la Sardegna un'importanza particolare, l'art. 8 dello Statuto regionale prevede infatti che le imposte sui prodotti energetici (accise) gravanti su quelli immessi in consumo nell'isola, rientrino per i 9/10 nelle casse regionali, questo significa che ogni modifica della composizione e degli importi di tale tassazione provoca una diversa disponibilità in capo alla Regione per la copertura di costi che ad essa afferiscono in virtù dell'autonomia che le è stata riconosciuta, in particolare quelli di sanità e trasporti. È quindi utile avere piena conoscenza di tali valori perché le future scelte energetiche possano essere compensate opportunamente, o con trasferimenti diretti da parte dello Stato, o con una valutazione accurata sugli effetti che la modifica nella composizione dei prodotti può determinare sul PIL regionale, dovendo sostituire le minori entrate con tassazioni locali mirate. Mancando una stima pubblica di tali valori, sarebbe quindi opportuno che la Regione attinga e rielabori i dati dagli Enti che li detengono,



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

SARDEGNA

pensiamo ad esempio all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e che li renda poi disponibili per le opportune valutazioni.

La recente ordinanza di blocco del Consiglio di stato dell'11 novembre sul Dpcm che individua le opere per la metanizzazione e la transizione energetica dell'Isola, sospendendone l'attuazione e rinviando al merito il prossimo 23 febbraio, riapre le valutazioni su quale sia il futuro energetico migliore, e se la condanna ad essere produttori di energie rinnovabili per altri, così come l'attuale attacco delle multinazionali all'eolico offshore dopo quello al fotovoltaico esteso, può essere sostituita dalla scelta mirata e condivisa di privilegiare produzioni locali e modelli di efficientamento che privilegino il tessuto economico isolano composto da piccole e medie imprese, limitando al contempo lo spopolamento di ampie fasce di territorio dove è più difficile far arrivare energia a basso costo.

Nella condivisione di una transizione energetica ambientalmente necessaria, che però non deve essere foriera di una nuova povertà energetica che privilegi solo chi ha la disponibilità economica per poterla seguire, ma che consenta, tramite l'innovazione tecnologica in corso, di essere economicamente perseguibile da tutti, due sembrano essere gli obiettivi oggi possibili:

- una spinta decisa, oltre che con i provvedimenti attuativi necessari, anche con il supporto tecnico e informativo regionale per la creazione di Comunità energetiche diffuse su tutto il territorio;



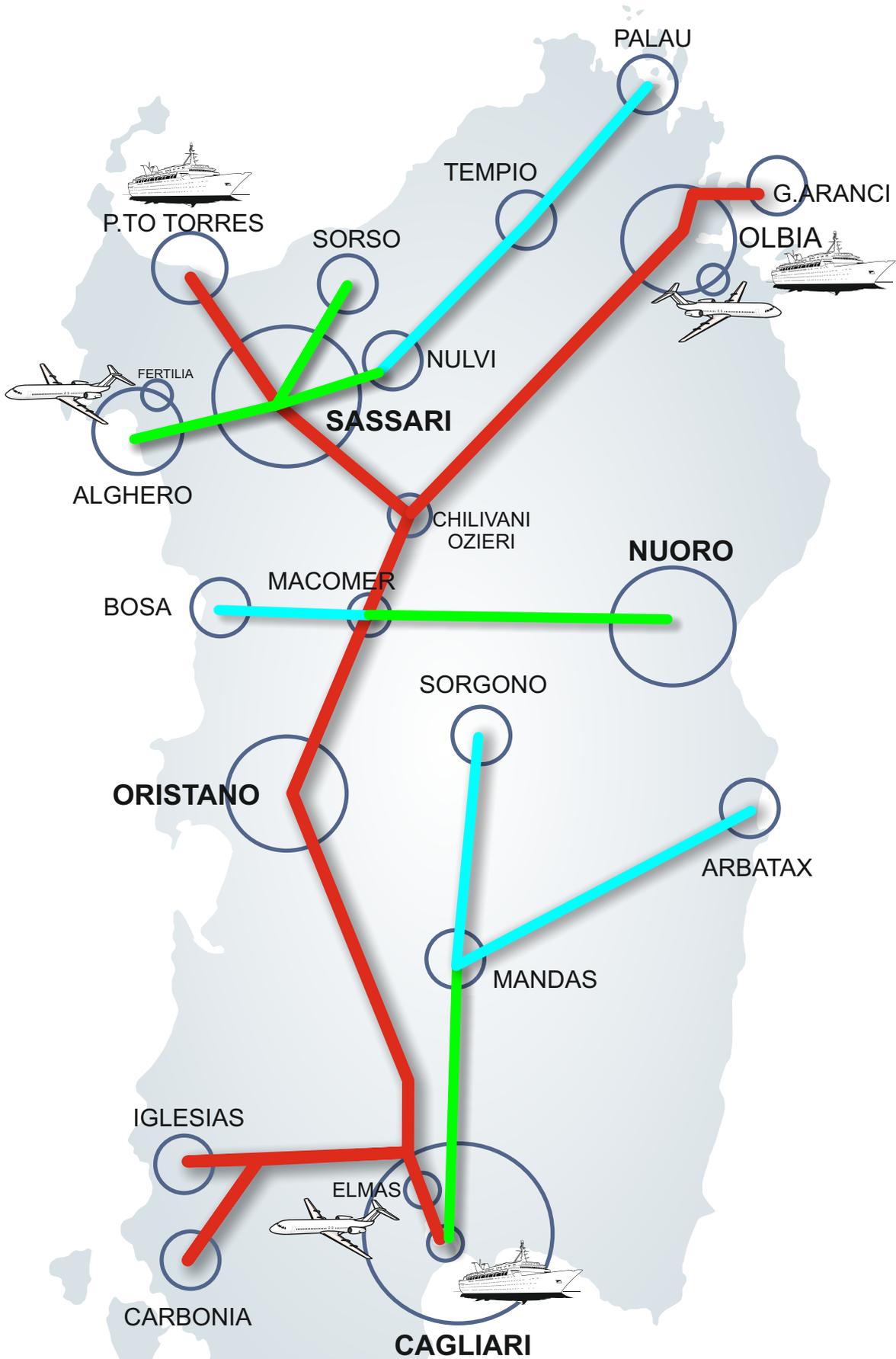
CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

SARDEGNA

- la promozione di tutti i modelli di risparmio energetico, sia nella fase realizzativa dei nuovi impianti termici che nelle ristrutturazioni per le quali, passata infatti l'ubriacatura del Superbonus, molto rimane ancora da fare.

Il compianto Piero Angela diceva: "C'è un'altra fonte energetica pulita, subito disponibile e in grande quantità, è il risparmio energetico. Sia passivo, limitando gli sprechi, sia attivo, migliorando l'efficienza sia nel produrre energia che nel consumarla".

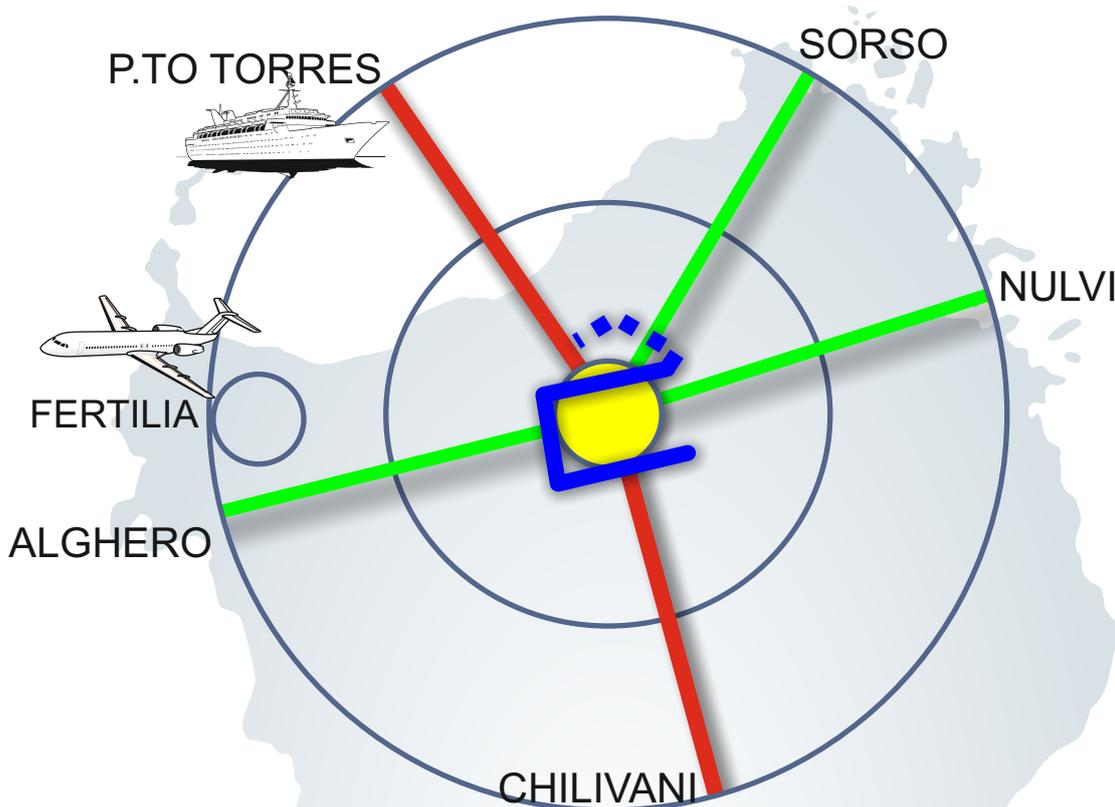
INFRASTRUTTURE FERROVIARIE SARDEGNA



-  RETE RFI - SCARTAMENTO ORDINARIO MM. 1435
-  RETE ARST - SCARTAMENTO RIDOTTO MM. 950 (TRASPORTO LOCALE)
-  RETE ARST - SCARTAMENTO RIDOTTO MM. 950 (TURISTICA)



METRO SASSARI

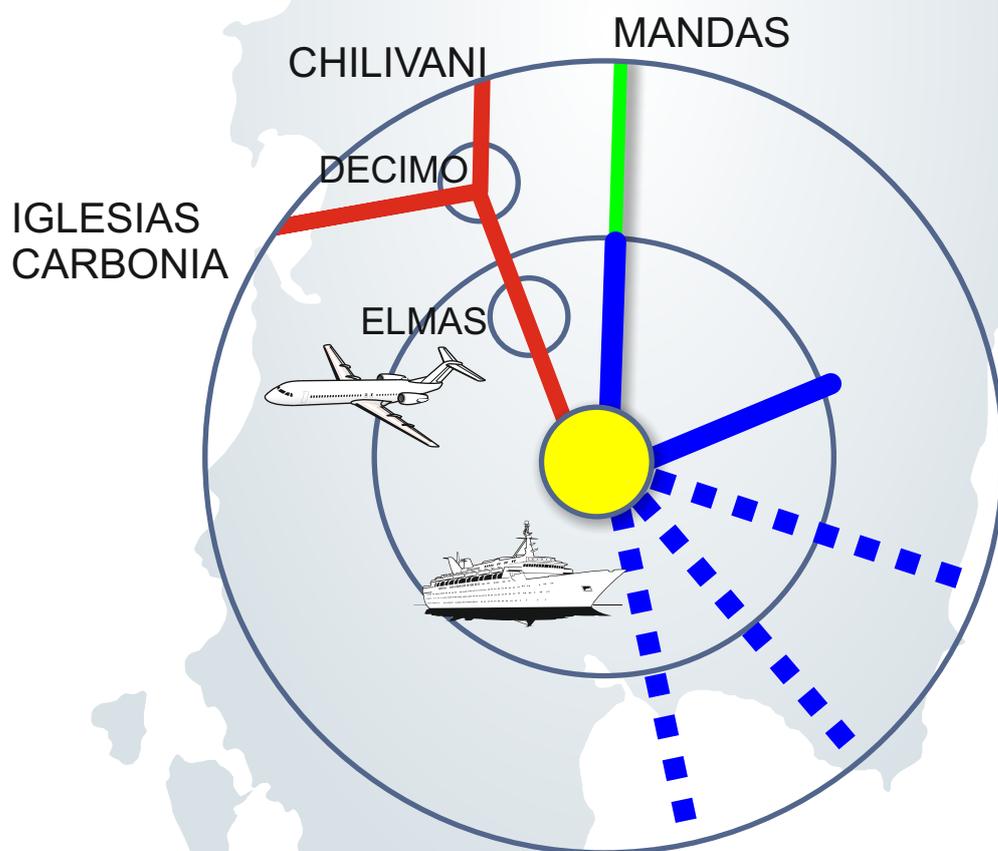


interventi

da S.M.di Pisa
a S.Orsola Sud
(2,5 Km)

14 milioni

METRO CAGLIARI



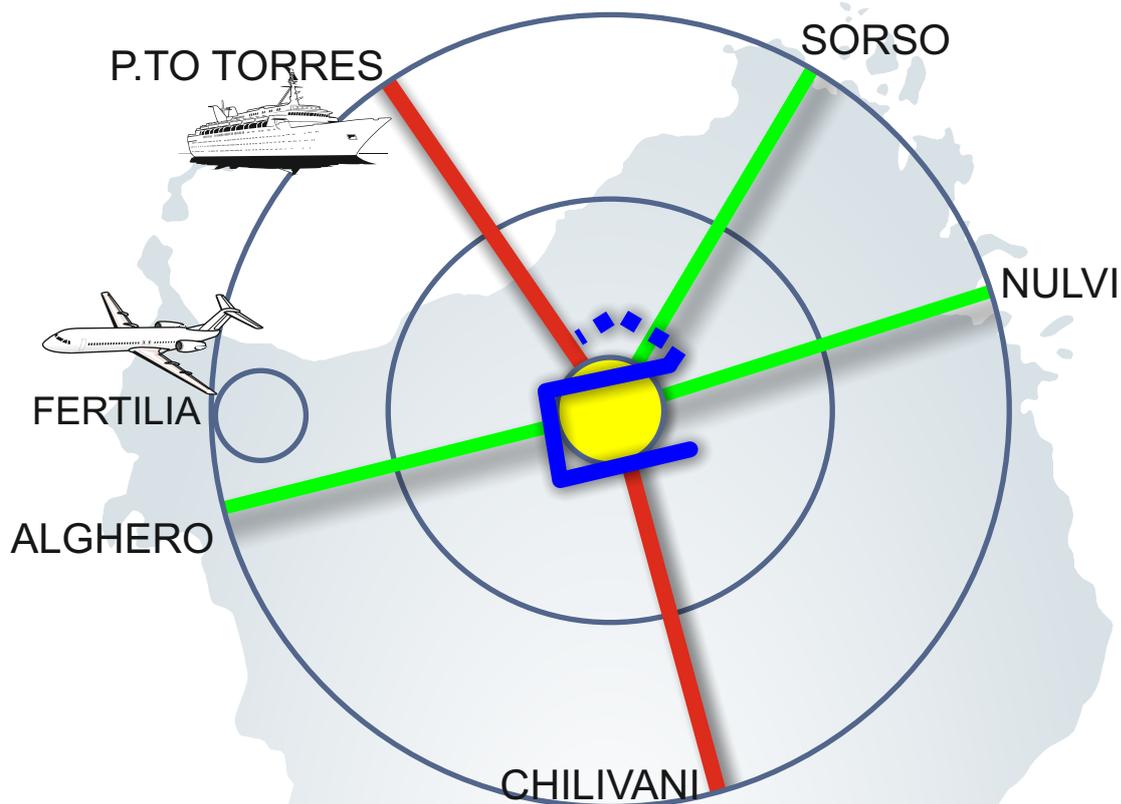
interventi

Raddoppio Caracalla–Gennari
Matteotti
Settimo
Quartu
Poetto

214 milioni

-  RETE RFI - SCARTAMENTO ORDINARIO MM. 1435
-  RETE ARST - SCARTAMENTO RIDOTTO MM. 950 (TRASPORTO LOCALE)
-  RETE ARST - METROTRANVIA
-  RETE ARST - METROTRANVIA in fase di realizzazione/progettazione

INTERVENTI PREVISTI DA ARST SU AREA VASTA DI SASSARI



METROTRANVIA:

Prolungamento Rete Metro da S.M.di Pisa a S.Orsola Sud (Km. 2,5)

14 MILIONI

FERROVIA A SCARTAMENTO RIDOTTO:

Collegamento **ferroviario** Alghero centro – Alghero aeroporto, con impianto di produzione idrogeno e materiale rotabile per la linea Sassari-Alghero-Aeroporto **140 MILIONI**

Contravvenendo a tutte le indicazioni dei Piani Strategici Regionali che da decenni indicano la prioritaria riconversione delle Ferrovie a Scartamento Ridotto dell'Isola in Sistemi più efficienti e moderni di Metrotranvie leggere, tale da rendere più agevole l'interconnessione dei poli di un Area Vasta e ad eliminare le fastidiose rotture di carico per l'utenza, si è deciso che, differentemente dall'Area Metropolitana di Cagliari, su Sassari lo scartamento ridotto vada mantenuto nel Sistema Ferroviario.

Tale scelta compromette in maniera determinante la realizzazione della Rete che consentirebbe all'area sassarese di fare un salto di qualità notevole sul tema del Servizio di Trasporto Pubblico. Va detto inoltre che i **140 milioni** saranno destinati alla trasformazione degli attuali vettori diesel in mezzi ad idrogeno, allo scopo verrà realizzato un centro di produzione e stoccaggio per l'idrogeno che, a sua volta, avrà bisogno di un campo fotovoltaico atto alla sua alimentazione ...tutto ciò per alimentare 5 treni che non porteranno alcun beneficio al servizio pubblico.

CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA

COMMISSIONE SPECIALE PER IL RICONOSCIMENTO

DEL PRINCIPIO DI INSULARITA'



I TAVOLI DI PROGETTO SULL'INSULARITA'

(CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA – 18 NOVEMBRE 2022)



PREMESSA

La recente modifica apportata dal Parlamento all'art. 119 della nostra Costituzione con la quale: *"La Repubblica riconosce le peculiarità delle Isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità"*, rappresenta un significativo passo in avanti verso la storica rivendicazione del superamento degli squilibri economici e sociali che le Isole registrano rispetto alle altre Regioni italiane.

Si ritiene tuttavia, come si è avuto in altre occasioni di rimarcare, che esso sia un punto di partenza, e non di arrivo, per il semplice motivo, su cui del resto tutti convengono, che il superamento delle diseconomie possa solo avvenire in presenza di atti specifici, legislativi o di carattere amministrativo, che riconoscano concretamente il principio di insularità nello stabilire misure non di privilegio ma di pari opportunità, di uguaglianza tra tutti i cittadini dello Stato.

In parallelo l'attività politica va rivolta ad ottenere lo stesso riconoscimento da parte dell'Unione Europea, andando a declinare la Dichiarazione n. 30 del Trattato di Amsterdam che riconosce che *"le regioni insulari soffrono, a motivo della loro insularità di svantaggi strutturali.....e che... la legislazione comunitaria deve tener conto di tali svantaggi e che possono essere adottate misure specifiche, se giustificate, a favore di queste regioni per integrarle maggiormente nel mercato interno a condizioni eque."*

Ugualmente dicasi per l'art. 174 del Trattato di Lisbona ove è scritto: *"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."*

In virtù di tali solenni impegni, lo Stato italiano ha disposto, all'art. 1, comma 837, della legge 27 dicembre 2017, n. 205 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018), *"in considerazione della condizione di insularità della Sardegna, che ne penalizza lo sviluppo economico e sociale, e ai fini dell'istruttoria necessaria per l'attuazione della procedura del riconoscimento in sede europea della predetta condizione finalizzata alla definizione di sistemi di aiuto già previsti per le regioni ultra-periferiche di altri Stati membri dell'Unione europea, l'istituzione di un Comitato istruttore paritetico Stato-Regione "*

Sarebbe opportuno verificare se tale Comitato, previsto 5 anni fa, sia stato istituito, la sua composizione e, eventualmente, il lavoro svolto sinora.

Ugualmente una verifica andrebbe operata per appurare se lo Stato, nella ripartizione delle risorse destinate al finanziamento delle infrastrutture abbia agito in coerenza con quanto previsto dalla Legge 5 maggio 2009, n. 42, art. 22 (Perequazione infrastrutturale) ove è prescritto: *"Il MEF..... predispone una ricognizione degli interventi infrastrutturali,tenendo conto..... 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."*

Sarebbe opportuno, inoltre, spiegare le ragioni per cui l'Amministrazione regionale non ha saputo far valere il principio di insularità nella definizione delle risorse spettanti alla Sardegna per la

programmazione agricola europea per il periodo 2014-2022 e, più recentemente, per quella 2023-2027 , principio invece riconosciuto e applicato per il periodo 2007-2013 con l'Intesa Stato-Regioni di riparto di allora.

Si giudica positivamente invece la recente approvazione da parte del Consiglio regionale, in data 12 ottobre 2022, della Risoluzione n. 9 (22 com) con la quale si impegna il presidente e la Giunta regionale ad istituire un organismo tecnico composto di esperti nelle materie inerenti alla tematiche, contando naturalmente su una rapida decisione da parte della Giunta.



ENERGIA

Nell'affrontare la tematica, dobbiamo, in primo luogo, avere presenti due elementi:

1. I cambiamenti climatici che, determinando sempre maggiori danni al territorio, agli insediamenti abitativi, a quelli produttivi, ai cittadini, alle colture e allevamenti in agricoltura, impongono un cambiamento di rotta, un impegno planetario di decarbonizzazione che incontra ancora contrasti e difficoltà e che l'Europa, e non solo, fissa al 2040.
2. La presa d'atto, in conseguenza della guerra Russia- Ucraina, della forte dipendenza energetica dell'Italia da fonti esterne al Paese.

In questo contesto anche la Sardegna deve fare la sua parte.

E' risaputo che in Sardegna il costo dell'energia è più alto rispetto alle altre regioni italiane che hanno potuto disporre e dispongono del metano.

Il progetto GALSI, che prevedeva l'approvvigionamento di gas con la condotta proveniente dall'Algeria non ha mai visto la luce. Questo non può significare che l'Isola debba rinunciare a tale obiettivo anche se le modalità di approvvigionamento possono, realisticamente, essere diverse. Parlasti oggi di navi metaniere e di punti di rigassificazione per i quali non siamo contrari ma che pongono la necessità di trovare soluzioni di distribuzione che evitino la circolazione continua sulle nostre strade di mezzi dedicati.

La Sardegna produce oggi circa 12.500 GWh annui e ne consuma circa 8.500 esportandone la differenza. In linea generale, pertanto, non avrebbe bisogno di energia aggiuntiva.

Non può sfuggire però il fatto che 9.500 GWh sono prodotti dal termoelettrico, generati prevalentemente dalle maggiori centrali Enel in Sardegna (Portovesme e Porto Torres) che vanno a carbone; questo impone un intervento di sostituzione del combustibile fossile.

La strada primaria volta alla transizione ecologica è quella della produzione di energia da fonti rinnovabili (solare, eolico) ma la Sardegna non può essere terra di conquista da parte delle numerose società che hanno presentato progetti in Sardegna con intenti prettamente speculativi, che lasciano poco al territorio, che violano il paesaggio naturale e rurale che rappresenta per noi anche elemento di valorizzazione economica delle nostre produzioni, elemento di richiamo per il turismo e che tendono a consumare il suolo, già abbondantemente consumato nel passato con ritmi pari a 8 mq al secondo.

Non sono mancate, da parte di queste, minacce di esproprio, possibili in virtù di una legge statale iniqua e inaccettabile in quanto legittima l'esproprio per "ragioni di pubblica utilità" quando invece, in questo caso, a prevalere è il lucro.

Lo Stato, non da solo, ma in concorso con le Regioni e gli Enti Locali, stabilisca quali sono le aree idonee alle installazioni, a partire dalle aree industriali dismesse, di minore impatto ambientale e favorisca in primo luogo la produzione da parte dei principali possessori di suolo che sono gli agricoltori.

In 10 anni, i produttori agricoli potrebbero fornire all'Isola 7.600 GWh con l'installazione di pannelli solari sopra i tetti di abitazioni e strutture varie aziendali, con il fotovoltaico a terra realizzato con moderni sistemi produttivi che non impediscono la lavorazione del suolo sottostante .

IL PNRR consente questo agli agricoltori ; è stato emanato il primo bando per la produzione sui tetti e si attende quello per l'agrivoltaico a terra. Si impone, purtroppo, per vincoli europei che vanno rimossi, il limite dell'autoconsumo. Chiaramente l'agricoltore non deve diventare un " produttore industriale di energia" ma indubbiamente, nel rispetto del principio di multifunzionalità, che prevede una maggioranza di reddito dalla produzione di beni alimentari, potrebbe benissimo produrre energia da vendere ad integrazione del proprio reddito.



ACCESSIBILITA'

Non vi è dubbio che la prima percezione, da parte di noi sardi, delle maggiori difficoltà determinate dal fatto di essere un'isola, distante 230 dal Continente nella tratta Olbia-Civitavecchia, è data nel momento in cui si deve uscire dalla Sardegna andando incontro a incertezze, tempi morti e maggiori costi. Ciò avviene non solo nelle rotte marittime ma anche per i voli aerei.

Di qui la richiesta di accoglimento del principio di “ continuità territoriale “ come elemento di uguaglianza tra cittadini sardi e gli altri cittadini italiani.

La continuità territoriale finora sperimentata non ha dato i risultati sperati e ha bisogno di ripensamento per garantire continuità delle rotte (marittime ed aeree) a costi equi e sostenibili, sia per le persone che per le merci; queste ultime sopportano un maggiore onere in entrata ed uscita che si riverbera in aumenti dei prezzi al consumo e su un'offerta più onerosa nella commercializzazione extra isolana.

Il maggior costo dei trasporti ha inoltre un'incidenza negativa sul turismo, da considerarsi in correlazione con l'agro-alimentare e con tutti i servizi offerti al turista; chiaramente un minor flusso turistico determina conseguentemente una riduzione del PIL potenziale.

Naturalmente il nuovo sistema di continuità territoriale va concordato con l'Unione Europea nell'ambito, come sosteniamo, del riconoscimento europeo del principio di insularità.

Un'attenzione particolare va rivolta anche alla mobilità interna; è nota la carenza infrastrutturale della Sardegna rispetto alla media italiana ed europea. La presenza ancora di tratti a binario unico nella tratta ferroviaria Cagliari- Sassari, i tempi di percorrenza, l'assenza di un'autostrada, i continui lavori sulla SS 131, l'assenza di una moderna strada trasversale, le scarse risorse disponibili per la manutenzione delle stesse strade rurali, che non servono solo gli agricoltori, la dicono tutta.



FISCALITA'

Premesso che la materia non è di facile trattazione essendo competenza più che altro di specialisti, si ritiene proponibile l'applicazione di una fiscalità di vantaggio per le imprese dell'Isola, purchè l'onere sia posto a carico dello Stato.

Resta sempre il vincolo stabilito dall'Unione Europea di non ledere il principio della concorrenza cui spesso essa si appella a meno che non si voglia agire in regime " de minimis ".

Lo Stato è già intervenuto in termini di fiscalità di vantaggio per tutte le regioni del Mezzogiorno consentendo una minore contribuzione previdenziale ai fini della tutela e incremento dell'occupazione. Si potrebbe verificare se vi sia la possibilità di differenziare l'aiuto tra regioni insulari e no.

L'ANCI ha proposto, per l'intero territorio nazionale, una fiscalità di vantaggio per i Comuni ove si è determinato un consistente spopolamento. Potrebbe essere materia di approfondimento.

Più realistico è il percorso di riconoscimento e sostegno delle Zone Economiche Speciali la cui istituzione in Sardegna è in itinere. Si potrebbe fare una riflessione sulla loro estensione all'intero territorio regionale, con diversa motivazione.

Infine, andrebbe fatta una verifica per accertare se la Regione Sardegna gode dello stesso diritto concesso alla Sicilia in merito alla riscossione delle entrate derivanti dalle attività produttive svolte nell'Isola da imprese aventi sede legale in altre regioni.

CONNETTIVITÀ E ACCESSIBILITÀ

Il costo dell'insularità è ben riconosciuto da diversi studi. Uno dei temi chiave è quello della connettività e quindi l'accessibilità è un tema chiave per non far perdere di competitività la Regione Sardegna.

La Regione Sardegna non deve solo concentrarsi sul tema degli oneri di pubblico servizio (OPS) che garantiscono la continuità territoriale, ma avere un cambio completo nel "disegnare" e pensare la mobilità delle merci e delle persone. Al tempo stesso, i temi di energia e fiscalità possono essere declinati insieme in una nuova strategia della mobilità per migliorare la competitività dell'isola.

I temi chiave che Confapi intende da affrontare sono:

- Intermodalità in Sardegna come chiave di successo della mobilità
- Un sistema logistico integrato
- La centralità degli aeroporti e l'opportunità di un'integrazione in un sistema aeroportuale sardo
- Benchmark con altre realtà per un nuovo sistema di OPS: analisi costi e benefici per l'implementazione di un nuovo modello
- Il nuovo ruolo della ferrovia come chiave per il successo della mobilità
- L'importanza delle ZES per la logistica
- Benchmarking internazionale sulla fiscalità di vantaggio e la logistica
- L'impatto economico di un sistema intermodale
- La competitività di un sistema integrato per merci e persone
- Costi energetici: azioni "emergenziali" per il mondo della logistica e dei trasporti
- Politiche energetiche di lungo periodo per aumentare la competitività dell'isola
- La sostenibilità economica e ambientale di una nuova strategia per l'accessibilità

L'obiettivo dello studio è "sensibilizzare" tutti gli stakeholder e anche i media tradizionali e online con un'analisi indipendente e autorevole che mostri quanto è importante e quanto potrebbe essere necessaria tale realizzazione di una nuova strategia sull'accessibilità, sull'energia e la fiscalità.

FISCALITÀ E PREVIDENZA

I temi chiave:

Trasporti

- Necessari interventi su continuità territoriale
- costo carburanti per trasporti su terra
- Interventi sui costi dei trasporti marittimi per la circolazione delle merci

Lavoro

- Agevolare l'occupazione, con maggiore riferimento alle aree svantaggiate e piccoli centri
- Fornire strumenti più flessibili per il datore di lavoro per incentivi ai lavoratori

Turismo ed economia del mare

- Necessari interventi per alleggerire le imposte sul patrimonio immobiliare
- Valorizzare le attività poste in essere fuori dall'alta stagione attraverso incentivi fiscali
- maggiori incentivi alle attività di pesca e acquacoltura

Energia

- necessari interventi urgenti per alleggerire l'impatto del costo energetico sui bilanci delle imprese anche non energivore strutturando un sistema di aiuti ulteriori rispetto a quelli statali che al momento non risultano sufficienti

Principali interventi:

- contributi su costi energetici per aziende non energivore (costo del carburanti ed energia elettrica)
- contributi su costi energetici per aziende non energivore (costo del carburanti ed energia elettrica)
- Sgravi per premi produzione ai lavoratori (detassazione)
- Incentivi per nuovi occupati (under 30 – over 45) attraverso decontribuzione nuove assunzioni
- incentivi fiscali per attività turistiche ed eventi posti in essere fuori da alta stagione
- incentivi fiscali per nuove attività produttive in aree industriali interne
- Deduzioni extra per trasporti su acquisti e vendite per imprese che operano nel commercio.
- urgenza valorizzazione zes

ENERGIA ED INSULARITA'

La Commissione Regionale per l'insularità, ha ritenuto strategici per il futuro della nostra Isola, i temi della accessibilità, energia, e fiscalità.

La Confapi Sardegna condivide la rilevanza di tali tematiche, suggerendo di comprendere ogni ragionamento all'interno di urgenti politiche di adattamento ai cambiamenti climatici, allineando le attività pianificatore dell'Isola, relative al raggiungimento della pari opportunità rispetto agli altri contesti regionali, con le proposte comunitarie che mirano a rendere l'Europa climaticamente neutra entro il 2050.

Tutti i processi di sviluppo dovranno uniformarsi ai dettati dell'Agenda ONU 2030 con particolare riferimento all'obiettivo 13, che richiama Istituzioni, Stati, Regioni, Comuni, a rafforzare la capacità di adattamento e resilienza ai rischi legati al clima ed ai disastri derivanti dalla calamità naturali.

Le politiche e gli interventi per garantire le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi dell'insularità, debbono essere particolarmente rivolti ai temi della resilienza, adattamento del territorio, pianificazione e realizzazione delle opere di mitigazione.

Particolare attenzione assumono i piani Comunali ed intercomunali di azione per l'energia sostenibile ed il clima (PAESC), armonizzati con i seguenti strumenti pianificatori, attualmente in fase di redazione:

- Strategia Regionale di adattamento ai cambiamenti climatici;
- Piano Regolatore dei porti, nella sua dimensione Regionale;
- Riorientamento, revisione e monitoraggio del Piano Energetico Ambientale della Regione Sardegna (PEARS);
- Revisione, riorientamento e monitoraggio del Documento di pianificazione energetico ambientale del Sistema (DEASP);

- Pianificazione e localizzazione degli interventi riguardanti le ZES (Zone Economiche Speciali);
- Strumenti di pianificazione Comunale ed intercomunale.

Tutti gli strumenti ed atti pianificatori suelencati sono carenti o del tutto assenti di partecipazione democratica e di adeguata, indispensabile condivisione, nonostante debbano contenere le misure necessarie per rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità.

La Confapi Sardegna, sottolinea la necessità di collocare la proposta operativa complessiva da presentare alla Giunta ed al Consiglio Regionale, all'interno di un corollario che riguarda la messa in sicurezza dell'Isola dagli effetti nefasti derivanti dai cambiamenti climatici, come elemento prioritario di convergenza e coesione.

Sul tema dell'energia in particolare, la Confapi Sardegna, in una situazione di grande confusione, dopo l'approvazione del DPCM sul phase out carbone Sardegna, auspica un ruolo attivo e propositivo della Regione Autonoma della Sardegna, alla quale le norme riconosco competenze statutarie concorrenti in materia di produzione e distribuzione di energia nelle politiche di transizione.

Appare pertanto urgente creare le condizioni affinché l'Isola diventi rapidamente riferimento internazionale per la transizione energetica realizzando gli auspicati grandi benefici, ambientali ed economici, con azioni mirate, tali da affrontare e risolvere i temi della specificità ed insularità puntando a rimuovere gli svantaggi.

La transizione energetica deve mirare, mediante principi di inclusività e crescita sociale, con il ricorso massiccio alle fonti rinnovabili a favorire la partecipazione dei cittadini sardi nella produzione distribuita di energia e nella pratica dell'efficienza e risparmio energetico.

A tal uopo grande decisa importanza assumono le "Comunità Energetiche", che rappresentano una forma di azione collettiva e collaborativa per la transizione energetica, con i cittadini, le imprese e gli utenti pubblici che scelgono di alimentare le proprie utenze con energia pulita, autoprodotta e condivisa, riducendo l'impatto ambientale e contenendo al minimo i costi energetici.

Secondo le indicazioni dei produttori, di energia si prevede anche attraverso le comunità energetiche un raddoppio della potenza controllata nel prossimo futuro che porterà la generazione distribuita a superare abbondantemente i 1000 Mw.

In previsione di tale aumento di generazione, le reti dell'Isola devono essere pronte per alla gestione dei relativi flussi di energia.

La previsione di phase out del carbone al 2025, impone inoltre, la urgente messa in sicurezza della rete e del sistema energetico Sardo. Nell'esaminare il tema della transizione energetica e delle pari opportunità è indispensabile considerare in termini di garanzia per le aziende sarde i fabbisogni termoelettrici e la necessaria valorizzazione del sistema delle reti di bacino ormai approvvigionate con GNL in sostituzione dell'aria propanata e la necessaria definitiva localizzazione e collegamento delle FRSU (Floating Storage and regassification unit).

Deve, nell'interesse generale e delle imprese, in particolare, essere completato rapidamente il sistema di approvvigionamento energetico mediante la distribuzione del gas naturale nelle reti di bacino completando gli interventi di infrastrutturazione energetica e la rete interna di trasporto Regionale.

E' necessario perciò collegare gli impianti FSRU, dove collocati, alle zone industriali retrostanti, ai bacini di distribuzione di prossimità ed alle eventuali centrali termoelettriche e gas, transitoriamente nel rispetto delle procedure di capacità market 2024.

Tenendo conto del contenzioso in atto Stato - Regione, è urgente definire il dimensionamento e la localizzazione delle strutture di produzione (eolico, fotovoltaico, moto ondoso, e geotermia) di energia da fonti rinnovabili.

La Regione Sardegna dovrebbe infine definire funzioni e ruoli dei diversi soggetti operanti nel settore energetico (ENEL, TERNA, SNAM ed altri), favorendo sinergie ed interoperabilità sollecitando i chiarimenti necessari per:

chiarire quale regime tariffario si applica per la realizzazione della rete di trasporto regionale (SNAM RETE GAS).

La Regione dovrà inoltre chiarire e meglio definire i criteri per inclusione o l'esclusione di infrastrutture da quelle previste per il "collegamento virtuale".



**CONSIGLIO REGIONALE
DELLA SARDEGNA**
*COMMISSIONE SPECIALE
PER IL RICONOSCIMENTO DEL
PRINCIPIO DI INSULARITA'*



COMMISSIONE SPECIALE DEL CONSIGLIO REGIONALE PER IL RICONOSCIMENTO DEL PRINCIPIO DI INSULARITA'

Tavolo di progetto sull'insularità

**Audizione Confindustria Sardegna
del 18 novembre 2022 con la Commissione Speciale**



**INSULARITÀ
IN COSTITUZIONE**

Pizza Deffenu 9, 09125 Cagliari
Tel. 070 4676007
direzione@confindustria.sardegna.it
www.confindustriasardegna.it
confindustriasardegna@pec.it

1) GOVERNANCE DELLA POLITICA ENERGETICA REGIONALE

La Regione Sardegna deve acquisire, in virtù delle proprie peculiari e straordinarie condizioni insulari, socioeconomiche ed infrastrutturali, il **riconoscimento di una nuova ed effettiva titolarità di governo ed indirizzo in ambito energetico regionale**, con una declinazione adeguata della competenza concorrente regionale in materia di energia, dallo Statuto Speciale limitata alla produzione e distribuzione dell'energia elettrica e di complessa estensione interpretativa in riferimento all'art.117 della Costituzione, come emerso le recenti sentenze.

Pare evidente che in un contesto in fortissima transizione, per le implicazioni e le forti interrelazioni e dipendenze delle diverse tipologie di produzione energetica, per le grandi ricadute sociali ed economiche che le opzioni alternative comportano, nonché per gli impatti ambientali e paesaggistici, emergano **necessità di processi coordinati di intesa tra Stato, Regione e Comunità locali**, anche ai fini di quelle irrinunciabili compensazioni qualora dovessero prevalere validi interessi di livello superiore (nazionali rispetto a quelli regionali e di questi rispetto a quelli locali).

Per esercitare compiutamente questo ruolo, nei confronti del Governo nazionale, delle Istituzioni europee, degli enti e autorità di regolazione, dei grandi players energetici e per rispondere compiutamente alle esigenze delle imprese e dei cittadini dell'isola, è **imprescindibile che la Regione Sardegna potenzi fortemente le proprie competenze tecniche mettendo in campo risorse professionali di alto profilo adeguate all'importanza della sfida che la questione energetica presenta.**

2) IMPLEMENTAZIONE ENERGIE RINNOVABILI

La questione diviene oltremodo decisiva considerate le **caratteristiche della Sardegna ed il potenziamento delle interconnessioni elettriche sottomarine che rendono il territorio regionale una potenziale piattaforma ideale per la produzione di energia rinnovabile** (soprattutto eolica on-offshore e fotovoltaico). Vi è il rischio di un orientamento di questi investimenti, in assenza di un effettivo ruolo della Regione, verso esigenze, se non totalmente, soprattutto extraregionali, cioè non connesse o

funzionali ai sistemi produttivi ed agli obiettivi di sviluppo locali, quindi con ridottissime ricadute economiche a fronte di alti e duraturi sacrifici e impegni ambientali.

Ciò premesso risulta necessario:

- **snellire gli iter procedurali autorizzativi per gli impianti di energia rinnovabile in particolare e prioritariamente per l'autoconsumo** a servizio delle imprese e della collettività isolana;
- dare il **massimo impulso e sostegno alla realizzazione delle comunità energetiche**, a partire dalle aree industriali;
- richiedere al Governo nazionale un impegno, anche attraverso i grandi players energetici, per la **disponibilità di stock di materiali e componenti per impianti rinnovabili a condizioni agevolate e calmierate**;
- sottoscrivere impegni con il Governo nazionale affinché nelle **intese per la realizzazione di grandi investimenti in rinnovabili** (fotovoltaici, eolici on/offshore), oltre alle valutazioni di opportunità ed impatto ambientale, siano previste compensazioni per il territorio e le comunità, con **sconti e agevolazioni tariffarie nella fornitura energetica ad imprese e cittadini del territorio** e coinvolgimento nelle fasi di realizzazione e manutenzione degli impianti di aziende e maestranze locali

3) METANIZZAZIONE: INTEGRAZIONE DPCM 29 MARZO 2022

Il DPCM 29 marzo 2022 individua le opere ed infrastrutture necessarie al phase out dell'utilizzo del carbone in Sardegna e alla decarbonizzazione dei settori industriali dell'isola ed alla transizione energetica con riferimento al PNIEC (Piano nazionale integrato energia e clima). Il Decreto mira a rispondere alla diseconomia storica, strettamente connessa agli annosi e gravi ritardi dello Stato per perequare la condizione insulare della regione Sardegna, unica esclusa dalla disponibilità del metano, con pesantissimi danni non solo per la collettività sarda ma anche e specificatamente per tutte quelle attività produttive industriali e manifatturiere, attuali e potenziali, che necessitano dell'energia termica per la propria efficienza e competitività.

In proposito il Decreto fornisce una risposta parziale che richiede integrazioni e specificazioni. Il modello infrastrutturale e regolatorio proposto, infatti, non garantisce una distribuzione effettiva e perequata in ragione della tariffa nazionale su tutto il territorio regionale e non valorizza il raccordo ai 17 bacini di distribuzione realizzati o da realizzarsi con importanti investimenti anche privati già definiti. Occorre in proposito **non soggiacere a meri criteri costi/benefici discriminatori rispetto alla metanizzazione compiuta nel resto del Paese** (criterio che ha informato lo studio di RSE del 2020 sull'approvvigionamento energetico della Sardegna alla base delle scelte compiute dal Governo nazionale), evitando al contempo di accettare che la transizione energetica della Sardegna si possa compiere saltando o escludendo la fase della metanizzazione, rafforzati in questo dagli elevati costi della risorsa e dalla dipendenza geopolitica da contesti connotati da una rinnovata e crescente incertezza. Nello specifico si propone di:

- a) **confermare ed accelerare la realizzazione di tutte le opere previste nel DPCM, anche con procedure di Commissariamento;**
- b) richiedere il **finanziamento e la realizzazione dei tratti nord e sud di interconnessione regionale** (Progetto Enura Snam/SGI di 585 km) di trasporto interno del gas, in avanzato stadio di autorizzazione e che costituiscono l'attuazione degli impegni assunti con il Patto sottoscritto tra il Governo e la Regione Sardegna nel luglio del 2016;
- c) condividere con lo Stato come la concretizzazione dei punti precedenti sia propedeutica ed indispensabile per non escludere ulteriormente l'isola dalla transizione energetica connessa alla **Hydrogen economy, con il trasporto dell'idrogeno dal blending con il metano fino al 100%**, mediante reti di trasmissione e distribuzione di ultima generazione, per connettere siti produttivi industriali, siti di produzione di energia rinnovabile, reti di trasporto ferroviario ed hub portuali, anche al fine di cogliere le opportunità di investimento ed attrarre iniziative innovative e di ricerca previste dal PNRR nell'ambito dell'idrogeno;

4) COMPENSAZIONI INCREMENTI DEI COSTI ENERGETICI

La gravissima impennata dei costi energetici degli ultimi 18 mesi, che rischia di protrarsi anche nel medio periodo, ha colpito assai duramente le già deboli imprese isolane, per le quali le misure nazionali di attenuazione e compensazione hanno inciso in termini ridotti rispetto ai competitors nazionali.

a) Decreto MITE 16/9/2022 sul c.d. **Energy Release** in attuazione dell'art.16 bis del D.L. 1° marzo 2022 n.17 convertito nella L. 27 aprile 2022 n. 34, La misura fortemente richiesta dalle imprese energivore insulari risponde assai limitatamente alle esigenze di perequazione rispetto alle corrispondenti attività localizzate nella penisola.

In proposito risulta necessario:

- prevedere che dei complessivi volumi di energia (16TWh) a disposizione del GSE, che coprono solo il 7% delle quantità richiedibili dalle aziende aventi diritto in ambito nazionale a causa dell'ampia platea di industrie coinvolte, **almeno 2 TWh fossero riservate alle aziende localizzate nelle due isole maggiori** (questo livello di energia è stato calcolato sulla base dei consumi delle 35 aziende isolane oggi partecipanti allo schema di interrompibilità);
- **eliminazione del tetto massimo di assegnazione pari al 30%** dei consumi medi dell'ultimo triennio sul volume massimo di energia elettrica che è possibile richiedere non sia previsto per i clienti finali localizzati in Sicilia e Sardegna e che partecipano al servizio di interrompibilità e riduzione istantanea insulare;
- infine, sarebbe auspicabile una **rivisitazione del prezzo fissato in 210 euro/MWh** che renderebbe vano e non conveniente l'accesso allo strumento.

b) Per superare il divario introdotto dall'estensione per ulteriori cinque anni dello strumento dell'interconnector virtuale per le aziende peninsulari risulta necessario **prevedere per le aziende insulari uno strumento assimilabile alla superinterrompibilità** che garantisca una equiparazione dei vantaggi relativi. Lo strumento della superinterrompibilità attivo nel passato fino al 2017 dovrebbe essere parametrato al livello dei prezzi dell'elettricità.

c) **Equiparare gli aiuti riconosciuti fino ad ora** (oltre a quelli eventuali di nuova emanazione) **per le aziende gasivore italiane agli utenti industriali della Sardegna non serviti da metano, attraverso strumenti simili da riconoscersi per i combustibili utilizzati, quali GPL, Olio fluido e Olio denso, Gasolio.**

Infatti, le riduzioni di prezzo di metano in forma di credito di imposta offerti agli utenti peninsulari non sono stati messi a disposizione per le imprese sarde che subiscono un doppio scopenso competitivo, il primo dato dall'indisponibilità del gas naturale sull'isola e dall'altra un mancato adeguamento dei costi inflazionati dalla situazione attuale.

- d) Dare la possibilità alle aziende che hanno utilizzato i **crediti di imposta** per la riduzione delle tariffe di elettricità e gas di avere un **orizzonte temporale**, disponibile per la cessione, **più lungo di un semestre** e di poter dividere gli importi di un trimestre in porzioni di mese singolo.

5) JUST TRANSITION FUND – INVESTIMENTI PER LA DECARBONIZZAZIONE

Occorre sbloccare e dare attuazione all'implementazione di questo fondo gestito dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri Dipartimento della Coesione che ha grande valore economico e tecnologico per la Sardegna e la sua transizione energetica ma che risulta ancora fermo nella fase istruttoria dal luglio del 2021.

L'importo destinato all'Italia è pari a 1,211 miliardi di euro suddiviso fra le aree di Taranto in Puglia e del Sulcis Iglesiente in Sardegna per accompagnare con processi di sviluppo territoriali i percorsi di decarbonizzazione.

L'Agenzia per la Coesione Territoriale era stata indicata come la struttura nazionale incaricata di svolgere la funzione di Autorità di Gestione del JTF e procedere alla redazione dei **Piani Territoriali** che **potrebbe avere per il Sulcis una dotazione finanziaria stimabile intorno ai 500 milioni di euro.**

La società incaricata dal Ministero di redigere il Piano Territoriale Sulcis ha raccolto nel **luglio del 2021 n. 197 proposte di investimenti per oltre 3 miliardi di euro formulate da imprese ed istituzioni** per iniziative da selezionare in ambito decarbonizzazione, efficientamento energetico e energie rinnovabili; gas rinnovabili, biometano e idrogeno; smart grids e digitalizzazione; accumulo energetico, rigenerazione e decontaminazione aree degradate, mobilità sostenibile, economia circolare e assorbimento carbonio, ricerca e formazione.

ACCESSIBILITA'

IL NODO INFRASTRUTTURALE

La mobilità e accessibilità fisica di merci e passeggeri, sia interna alla Sardegna che da e per l'isola è **determinata da queste situazioni e dotazioni infrastrutturali:**

accessibilità e connessioni interne

- 8.800 Km di rete stradale di cui il 33% sono strade di rilevanza nazionale in gestione Anas: **non sono presenti tratte autostradali.**
- 427 Km di rete ferroviaria RFI (scartamento ordinario), al 100% **non elettrificata e solo il 12% a doppio binario.**
- Circa 160 km di rete ferroviaria ARST (scartamento ridotto) è formata **da tre tronchi non interconnessi tra loro.**

accessibilità esterna

- 8 porti principali amministrati dall'AdSP della Sardegna: Cagliari (31 mln di tonnellate di merci, 109 mila Teu nel 2021), inserito nel Core Network europeo; Olbia (6,8 mln di tonnellate e 2,5 mln passeggeri), Porto Torres (2,8 mln di tonnellate e 838 mila passeggeri), Golfo Aranci (534 mln passeggeri) Portovesme (1,3 mln di tonnellate e 570 mila passeggeri) inseriti nel Comprehensive Network europeo; Oristano (1,7 mln di tonnellate), Santa Teresa di Gallura (114 mila passeggeri) e Arbatax.
- 3 aeroporti: Cagliari (oltre 2,7 milioni pax, e circa 7 mila tonnellate di merci nel 2021), inserito nel Core Network europeo; Olbia (2 milioni di passeggeri nel 2021) e Alghero (circa un milione di passeggeri nel 2021), inseriti nel Comprehensive Network europeo.

La qualità e l'efficienza delle **connessioni interne** sono indispensabili non solo per integrare e, quindi elevare, le condizioni sociali ed economico/produttive dei vari territori della Sardegna, ma anche come **presupposto di una accessibilità esterna mediante raccordi adeguati e integrati tra i vari hub portuali ed aeroportuali dell'isola.**

Bisogna inoltre assicurare i collegamenti con le aree interne ed i poli produttivi, sia attraverso la principale rete stradale e ferroviaria, sia attraverso il potenziamento della viabilità secondaria.

Sui grandi assi infrastrutturali di trasporto, ferroviarie e stradali (ma vale anche per le reti energetiche) **la Sardegna non deve essere discriminata dall' applicazione di criteri costi/benefici degli investimenti che non possono che risultare in un'isola svantaggiosi rispetto alle quote di ripartizione regionale delle grandi reti nazionali peninsulari.**

Il sistema viario dell'isola presenta numerose criticità in termini di adeguatezza e sicurezza, per cui diviene prioritario, in primo luogo, assicurare il finanziamento e la massima rapida realizzazione delle opere programmate (vedi in seguito).

Per i collegamenti interni, inoltre, è **fondamentale la progettualità della Regione e degli Enti Locali sulle strade di loro competenza, spesso situate in ambiti di particolare isolamento geografico** e che presentano criticità sia sotto l'aspetto della sicurezza che sotto quello dei tempi di percorrenza.

A tal fine risulta di particolare interesse anche l'obiettivo della costruzione della Trasversale sarda di collegamento tra Oristano e Tortolì, oggetto di uno studio di fattibilità tecnica ed economica della Regione.

Agli assi viari stradali portanti su indicati, si affianca un **sistema ferroviario che registra un fortissimo divario rispetto al resto d'Italia sia strutturale che tecnico.**

L'isola rappresenta l'unica regione d'Italia a non disporre di una elettrificazione della rete ferroviaria e con un sistema che, come schema, risale al XIX secolo.

Una linea spesso serpeggiante e tortuosa, a quasi esclusivo binario singolo, con tempi di percorrenza elevati, disservizi e problemi di sicurezza.

L'esiguità della popolazione e la vasta estensione territoriale hanno da sempre scoraggiato gli investimenti nel sistema ferroviario dell'isola, basando gli stessi su una mera questione in termini di ritorno economico del servizio offerto e non ponendo l'attenzione invece su una esigenza di mobilità della collettività e di un intero sistema socioeconomico.

La Sardegna è inoltre l'unica regione d'Italia che non presenta il sistema ad Alta Velocità, tipologia di linea fondamentale per garantire servizi ferroviari di qualità, all'avanguardia tecnologica, che rende possibili collegamenti più frequenti e veloci ed un aumento consistente della domanda di mobilità, migliorando il traffico dell'intera isola.

Progetto prioritario deve essere assunto il collegamento della rete ferroviaria con Nuoro (l'unico capoluogo di provincia italiano non collegato) per garantire la connessione della Sardegna Centrale con gli hub portuali ed aeroportuali.

La semplice sostituzione della flotta treni, che al momento risulta tra le più datate d'Italia, tuttavia non può essere compensativa di un sistema moderno ed efficiente per la mobilità e lo sviluppo sostenibile, in quanto alla base manca l'infrastrutturazione ovvero la rete ferroviaria adeguata, il cui approntamento risulta pertanto prioritario.

Potenziamento delle linee, elettrificazione, miglioramento delle stazioni, velocizzazioni di varianti, con riduzione dei tempi di percorrenza, aumento della capacità di trasporto tramite l'impiego di tecnologie a zero emissioni e la presenza di una connessione efficace e sicura tra i punti di maggior rilievo e le porte di ingresso e uscita dell'Isola, dovrebbero essere gli obiettivi prioritari ed indispensabili per il nostro sistema ferroviario di cui farsi carico nella vertenza sull'insularità.

Occorre quindi, in primo luogo, superare la condizione di isolamento **intervenendo con urgenza sulle infrastrutture di collegamento, attraverso soluzioni progettuali finanziariamente sostenibili e realizzabili in tempi ragionevolmente brevi**

In sintesi pertanto occorre:

- a) **ottenere la garanzia di rapida realizzazione ed in diversi casi di completo finanziamento di opere prioritarie** individuate dal Libro bianco presentato recentemente da **Unioncamere della Sardegna e Uniontrasporti – vedi schede allegate** - (variante ferroviaria Bauladu-Torralba-Bonorva; raddoppio binario Decimomannu Villamassargia; completamento ed adeguamento tratta stradale Nuoro Olbia Santa Teresa di Gallura; potenziamento itinerario Sassari Olbia SS 597/SS197; ammodernamento e adeguamento SS131 compresi svincoli ed accessi; completamento opere stradali collegamento aree SS Sassari Olbia e Olbia Nuoro; SS 291 della Nurra; adeguamento impianti portuali di Cagliari; Completamento antemurale porto di P.Torres; collegamenti ferroviari degli aeroporti di Olbia e Alghero;
- b) integrare le priorità di cui sopra con le seguenti: la connessione tra la SS 554 e la nuova SS 554; la SS 389 tronco Villanova- Lanusei Tortolì; SS 195 Sulcitana collegamento con SS 130; SS 128 Centrale Sarda ; Adeguamenti e raccordi SS 127; SS 129/bis Sindia Suni;

- c) **rilanciare il tema della modernizzazione ferroviaria della Sardegna** e dell'impegno dello Stato sul tema, unitamente ad una riqualificazione di quella a gestione ARST, anche per una ottimale fruizione turistica;
- d) **efficientare ed aggiornare il Trasporto pubblico locale** di competenza della Regione Sardegna, per nuovi ed integrati servizi di mobilità, anche in relazione ai flussi turistici;
- e) **accelerare e completare gli investimenti previsti dal PNRR per la banda ultralarga in fibra e radio (FWA) per il piano di copertura delle aree bianche dei comuni ancora non coperti della Sardegna a vantaggio di una piena accessibilità digitale.**

LE COMPETENZE PER LA CONTINUITA' TERRITORIALE MARITTIMA ED AEREA

Al pari di quanto esplicitato per la problematica energetica, per esercitare compiutamente un ruolo sul tema della continuità territoriale nei confronti del Governo nazionale, delle Istituzioni europee, degli enti e autorità di regolazione, dei grandi players e vettori del trasporto e per rispondere compiutamente alle esigenze delle imprese e dei cittadini dell'isola, è **imprescindibile che la Regione Sardegna potenzi fortemente le proprie competenze tecniche mettendo in campo risorse professionali di alto profilo adeguate ad una sfida complessa e permanentemente** .

CONTINUITA' TERRITORIALE MARITTIMA

Occorre premettere che le misure regolatorie contenute nella **delibera n. 22/2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti** disciplinano lo svolgimento delle procedure di affidamento dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, sia di interesse nazionale, sia di interesse regionale e locale, anche esercitato unitamente al trasporto merci. Esse trovano applicazione, salvo ove diversamente disposto e con opportune differenziazioni, sia per gli affidamenti dei contratti di concessione sia per quelli aventi a oggetto il contratto di appalto. Le misure sono riconducibili a tre fasi distinte:

1. avvio delle procedure: definizione delle esigenze di servizio pubblico attraverso analisi della domanda attuale e potenziale; indagini e/o simulazioni, sentiti gli utenti dei servizi di trasporto anche attraverso le associazioni dei consumatori,

per individuare una o più relazioni origine-destinazione che richiedono servizi di trasporto marittimo; consultazione degli operatori di mercato, finalizzata a verificare la disponibilità allo svolgimento del servizio in libero mercato (verifica del mercato); individuazione dello strumento di intervento, tra quelli previsti dalla normativa vigente, che risulti meno restrittivo della libertà di scambi nel settore; obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile;

2. fase di affidamento: informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara, requisiti di partecipazione, criteri di aggiudicazione, criteri di calcolo del corrispettivo a base d'asta e redazione del PEF dell'ente affidante, criteri di individuazione e allocazione dei rischi nell'affidamento in concessione, determinazione e rilascio del valore di WACC finalizzato al calcolo dell'utile ragionevole, PEF dei concorrenti, termine per la presentazione delle offerte, criteri di nomina delle commissioni giudicatrici e condizioni di trasferimento del personale;

3. fase esecutiva del contratto: definizione dello schema e della durata del contratto di servizio; monitoraggio delle prestazioni contrattuali e relativa rendicontazione; meccanismi e condizioni di verifica periodica dell'equilibrio economico finanziario.

La **convenzione Ministero e CIN (scaduta nel 2020, che disciplinava i servizi di collegamento con le isole Sardegna, Sicilia e Tremiti) prevedeva dieci collegamenti, per una compensazione annua pari a 72.685.642 euro. In esito alla verifica di mercato condotta dal MIMS sui dieci collegamenti oggetto della convenzione, per quattro di essi si è pervenuto alla liberalizzazione dei servizi (Napoli-Palermo, Ravenna-Brindisi-Catania, Livorno-Cagliari e Genova-Olbia-Arbatax), ritenute esaurite le condizioni che avevano portato l'ente affidante a imporre Oneri di Servizio Pubblico ed erogare compensazioni a copertura degli stessi. Per il collegamento Civitavecchia-Olbia sono stati, invece, imposti OSP orizzontali, mentre si è optato per l'affidamento mediante gara per le tratte Napoli-Cagliari-Palermo, Genova-Porto Torres (stagione invernale), Civitavecchia-Arbatax-Cagliari e Termoli-Isole Tremiti. Il collegamento Napoli-Cagliari-Palermo, bandito a marzo 2021, è stato aggiudicato all'operatore Grimaldi Euromed S.p.A. (di seguito anche Grimaldi S.p.A.), per una durata contrattuale di cinque anni. Per l'affidamento del servizio di cabotaggio Genova-Porto Torres per il periodo invernale, a seguito della mancata aggiudicazione di una prima gara, è stata avviata una nuova procedura che si è**

conclusa positivamente, nel settembre 2021, con l'affidamento del contratto alla CIN S.p.A. per cinque anni. Con riferimento al collegamento Civitavecchia-Arbatax-Cagliari, a seguito dell'infruttuoso esperimento di una prima procedura di gara, il concedente MIMS ha fatto ricorso dapprima a una procedura negoziata, che ha assicurato il servizio da settembre 2021 a marzo 2022, e successivamente ha indetto una nuova procedura a evidenza pubblica, che si è conclusa con l'aggiudicazione del servizio per un solo anno alla società Grimaldi S.p.A. Le imprese considerate si aggiungono agli operatori Grandi Navi Veloci S.p.A. (di seguito anche GNV S.p.A.), che esercita servizi di cabotaggio marittimo sulla tratta Genova-Olbia.

Per l'Autorità di Regolazione dei Trasporti **può affermarsi come l'adozione delle misure adottate con la delibera n. 22/2019 abbiano avuto un impatto positivo sul processo di liberalizzazione dei servizi di cabotaggio marittimo.** A seguito della sua entrata in vigore, si è registrata, infatti:

- i) una riduzione dei contratti di servizio con conseguente riduzione dei servizi marittimi sussidiati;
- ii)) il ricorso agli strumenti previsti dalla normativa eurounitaria di minor impatto sul mercato, in precedenza mai applicati a livello nazionale; conseguentemente;
- iii) una significativa riduzione dell'impiego di risorse pubbliche per la sovvenzione dei servizi marittimi, come comprovato dalla contrazione della spesa annua a carico dell'ente affidante, pari circa al 65% rispetto alla compensazione prevista dalla precedente convenzione MIT-CIN.

Si ricorda che hanno un contratto di servizio con oneri di servizio pubblico le tratte, oltre a quelle di competenza della Regione Sardegna (collegamenti Asinara e San Pietro: Delcomar) e la Santa Teresa Bonifacio, la Genova Porto Torres: CIN (scadenza 30/9/2026) e la Napoli-Palermo-Cagliari 31/5/2026) e la Civitavecchia-Arbatax-Cagliari (scaduta il 20/3/2022) entrambe della Grimaldi.

La Livorno Cagliari (ro-ro) è in libero mercato come, la Genova-Olbia-Arbatax ed in estate la Genova Porto Torres, rotta onerata in inverno con CIN.

Importante verificare la introduzione tra le rotte onerate della tratta Genova-Cagliari e il rafforzamento, in termini di affidabilità del servizio della Santa Teresa Bonifacio.

Dato questo quadro di contesto si evidenzia quanto segue:

- a) **che la Regione Sardegna deve vedere riconosciuto, con specifici interventi normativi, nelle procedure di individuazione delle diverse opzioni relative**

agli oneri di servizio pubblico sulle tratte principali di collegamento marittimo da e per la penisola un ruolo istituzionale di confronto, individuazione delle soluzioni, programmazione degli interventi, della qualità e frequenza dei servizi, delle risorse finanziarie necessarie e della valutazione degli effetti, con intese preventive obbligatorie con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti competente in materia e di consultazione con l’Autorità di Regolazione dei Trasporti;

- b) che tra i **modelli di continuità marittima di possibile implementazione quello di maggiore interesse appare quello misto** (libero mercato e tratte sussidiate o onerate) che integra gli aspetti di maggior rilievo dei modelli francese e spagnolo, con sconto sulle tariffe dei residenti per le sole tratte in libero mercato e compensazione degli oneri di servizio pubblico per le tratte da inserire in convenzione. I biglietti per i residenti sulle linee escluse dalla convenzione, e di conseguenza lasciate in libero mercato, sarebbero scontati direttamente al passeggero. Solo successivamente all'erogazione del servizio la compagnia potrà richiedere il rimborso allo Stato, come già accade nei collegamenti tra le isole Baleari e il continente spagnolo. Inoltre, per garantire, specialmente durante il periodo di bassa stagione, servizi continui e regolari tra la Sardegna ed il Continente, si impongono per le sole linee inserite in convenzione, degli obblighi di servizio pubblico. Tale modello rispetterebbe la normativa Europea ed Italiana sugli aiuti di stato e sugli oneri di servizio pubblico, spingendo le compagnie ad incrementare la propria offerta e ad essere più competitive, supportando sia gli utenti che i vettori;
- c) **che le risorse provenienti dai risparmi conseguiti negli ultimi anni, unitamente, all’incremento necessario delle dotazioni di compensazione degli svantaggi dell’insularità, a sostegno del sistema economico e produttivo della Sardegna siano allocate anche per:**
- **Traffico merci:** contributo in favore delle imprese esercenti l’attività di autotrasporto cose per conto terzi, che abbiano sede legale o unità operativa/produttiva locale nel territorio della Regione Sardegna da almeno 3 anni, per imbarco dei mezzi con massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, commisurato alla movimentazione di **materie prime, semilavorati e prodotti finiti provenienti e/o di proprietà di attività**

produttive con sede in Sardegna in uscita dall'isola e per le sole materie prime e semilavorati in ingresso.

- **Traffico passeggeri:** per i residenti vedi punto precedente. Per i non residenti approfondire forme di agevolazione per ridurre i costi a sostegno dell'economia turistica.
- d) che un alleggerimento delle diseconomie trasportistiche sarde potrebbe rinvenirsi anche all'interno del programma europeo delle **Autostrade del Mare**. La Sardegna sino ad oggi è stata esclusa da tale provvedimento, non riuscendo a beneficiare in alcun modo delle provvidenze economiche collegate con la misura Marebonus, concernenti il rimborso di una parte del costo marittimo (circa il 30%) in caso di trasporti (marittimi) sostitutivi del trasporto terrestre. Sarebbe importante riuscire a ricomprendere a pieno titolo la Sardegna nell'applicazione dell'incentivo **per tutte quelle merci la cui destinazione finale nord/sud sia conseguita mediante trasporto marittimo rispetto all'alternativa terrestre;**
- e) che sarebbe auspicabile un intervento normativo nazionale, definito con il confronto con la Regione Sardegna e le Autorità Portuali coinvolte, che intervenga per autorizzare e **compensare nei principali hub di sbocco dei porti della penisola**, che assicurano collegamenti marittimi costanti da e per la Sardegna; **misure di agevolazione o priorità sulla fruizione e costi dei servizi** (tasse portuali, tasse ancoraggio, servizi merci e Ro-Ro; canoni demaniali, operazioni e lavori portuali ex artt.16/17 L.84/94) a favore di armatori e trasportatori interessati nei collegamenti;
- f) valutare l'opportunità, al pari di quanto già avvenuto per Valle d'Aosta, Sicilia e Friuli Venezia Giulia, stanti i persistenti e decennali disagi che si registrano in tutte le sedi della **Motorizzazione Civile della Sardegna**, con ritardi gravissimi nella revisione dei veicoli, esami e rilascio patenti, etc., per strutturali inefficienze e carenze di organici, che si ripercuotono sulla sostenibilità, costi e sicurezza dei servizi di trasporto, con ulteriore deficit di complessiva competitività di sistema, di procedere al **trasferimento delle competenze, sedi ed organici dal Ministero alla Regione Sardegna**, a fronte del riconoscimento di risorse adeguate per un servizio auspicabilmente rispondente alle esigenze dell'utenza sarda.

CONTINUITA' TERRITORIALE AEREA

Il modello attuale fondato sul «legge Attili» Legge 17 maggio 1999, n. 144, Art. 36 (prima gara dicembre 2001) appare certamente datato. Meritoriamente finalizzato prevalentemente al contenimento della tariffa ed alla necessità di garantire certezza nei collegamenti non tiene conto dell'intervenuta profondissima trasformazione ed evoluzione del mercato del trasporto aereo e dei vettori, a partire ruolo determinante delle compagnie low cost.

Occorre ricordare che con la Legge 27 dicembre **2006**, n. 296, articolo 1, commi 837 e 840, si è previsto il trasferimento dallo Stato alla Regione Sardegna delle funzioni relative alla continuità territoriale. Tale Legge rappresenta una svolta nel senso dell'**attribuzione alla Regione Autonoma della Sardegna di un ruolo principale nella definizione della propria continuità territoriale aerea.**

Sono stati **pubblicati recentemente nella Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea i sei bandi di gara della nuova continuità territoriale aerea con la Sardegna** che dovranno assegnare le rotte dagli aeroporti di Cagliari, Olbia e Alghero con quelli di Roma-Fiumicino e Milano-Linate.

Il servizio, con le compensazioni degli oneri di servizio pubblico, partirà il 17 febbraio 2023 e terminerà il 26 ottobre 2024. Le compagnie interessate ad aggiudicarsi le rotte dovranno presentare le domande entro il prossimo 27 dicembre.

Tempi che, se non ci saranno intoppi, consentiranno di non interrompere il servizio, come paventato dal momento che le due compagnie che attualmente operano i voli senza compensazioni, Ita e Volotea, hanno deciso di recedere anticipatamente dal contratto e voleranno fino al mese di marzo, invece che fino a maggio 2023. Resta comunque possibile, fino al 31 gennaio 2023, che un vettore comunitario accetti di effettuare le rotte senza esclusiva e senza compensazione.

Le gare pubblicate ricalcano esattamente il regime precedente e attualmente in vigore, basato sul decreto ministeriale 466 del novembre 2021. La base di gara è di 52 milioni di euro totali, Iva inclusa, divisi per le sei tratte: Alghero-Roma (8,711 mln), Alghero-Milano (5,141 mln), Cagliari-Roma (18,848 mln), Cagliari-Milano (11,266 mln), Olbia-Roma (3,991 mln) e Olbia-Milano (4 mln).

Le tariffe massime previste, al netto delle tasse aeroportuali per i passeggeri residenti sulle tratte da e per Fiumicino sono pari a 43,73 euro, quelle per Linate 52,70. Sono sempre equiparati ai residenti i disabili, i giovani da 2 a 21 anni, gli studenti universitari fino a 27 anni, gli anziani over 70, e per la sola stagione Iata Winter, anche i non

residenti che viaggiano sulle rotte onerate per motivi di lavoro. Restano invariate le sanzioni previste dalla Regione nei confronti delle compagnie in caso di mancato svolgimento del servizio per i passeggeri disabili e in barella e per i minori non accompagnati.

Data questa situazione pare **opportuno sottolineare che:**

- a) occorre sviluppare da subito una attenta e qualificata riflessione sul **nuovo e prossimo modello di continuità territoriale aerea da implementare dal 2024** per adeguarlo alle complesse dinamiche di mercato intervenute. Tra le possibili ipotesi da approfondire vi è quella che, avanzata dal Dipartimento D.I.C.A.AR. Trasporti dell'Università di Cagliari, prevede un modello misto tra quello francese (Corsica) *Oneri di servizio pubblico, Compensazione alle compagnie, Tariffa bloccata per i residenti, Tratte, orari e frequenze fissi* e spagnolo (Baleari e Canarie): *Mercato Libero, Compensazione ai passeggeri, Rimborso ai residenti del 75% delle tariffe, Tratte, orari e frequenze liberi sul mercato*. Il modello misto franco/spagnolo, che parte dall'evidenza della curva di domanda «a campana» della Sardegna tenderebbe ad utilizzare i vantaggi dei modelli francese e spagnolo limitando così le criticità ed adattandosi a contesti come quello sardo con una rilevante presenza turistica, includendo le low cost all'interno del sistema. Dal 1 ottobre al 31 maggio si opererebbe con il modello Francese (Oneri di servizio pubblico, Bando per 8 mesi per compagnia unica, voli, Tariffe, frequenze ed orari bloccati) Dal 1 giugno al 30 settembre si opererebbe in regime di Modello Spagnolo (Libero mercato, Più compagnie con libertà di tratte, tariffe, orari e frequenze, Rimborso del 50%-75%, Top price per accedere al rimborso, Low price al di sotto del quale non si accede al rimborso;
- b) **lo Stato nazionale spagnolo stanziava per le Baleari (200 milioni di euro anno) equivalenti a 180,6 euro a residente, lo Stato francese per la Corsica (84,3 milioni di euro anno) equivalenti a 248,5 euro a residente, la Sardegna 41,7 milioni di euro anno) equivalenti a 25,4 euro a residente.** A prescindere dal modello individuato appare evidente come risulti **necessario per una continuità territoriale efficace una allocazione maggiore di risorse rispetto a quelle attualmente poste in campo dalla Regione Sardegna, in un range tra i 100 e i 200 milioni di euro l'anno, a seconda dell'entità delle misure prescelte, che andrebbero compensati dalla Stato nazionale, anche**

richiedendo di includere specificatamente il tema nell'adeguamento del PNRR;

- c) **rispetto al punto precedente prevedere risorse aggiuntive, all'interno di una cornice compatibile con le disposizioni europee, per concentrare l'attenzione anche su modelli che calmierino la tariffa per i non residenti, fondamentale per l'attrazione turistica e la competitività della destinazione, favorendo l'accessibilità;**
- d) sostenere anche con azioni di **comarketing i nostri aeroporti** per incrementare attrattività e competitività della nostra destinazione turistica rispetto al trasporto aereo soprattutto internazionale;
- e) **proseguire nel percorso di efficientamento infrastrutturale dei nostri tre aeroporti, sostenendone il percorso di integrazione funzionale**, per migliorarne le performance, potenziare e qualificare gli investimenti, assicurare le specializzazioni e vocazioni territoriali e, soprattutto, la opportunità di una interlocuzione unitaria con i vettori per un ottimale posizionamento di mercato a vantaggio della qualità e dei costi dei servizi per i viaggiatori e per l'intera Sardegna.

FISCALITA'

REGIME AIUTI DI STATO – COMPATIBILITA' E STUDIO INTERVENTI AGEVOLATIVI PER LE IMPRESE SARDE

Le misure compensative di carattere fiscale per le imprese degli svantaggi dell'insularità, come emerge dal memorandum seguente, devono tenere in primo luogo conto dell'esigenza di non gravare, seppure indirettamente, sulle entrate regionali.

L'altro **vincolo, piuttosto cogente**, deriva dai **limiti e dai controlli europei in materia di aiuti di Stato**, compresi quelli a finalità regionale destinati allo sviluppo regionale e alla coesione territoriale, affinché non si alterino in misura indebita le condizioni della concorrenza e degli scambi tra Stati membri.

Al riguardo, al fine di evitare di implementare provvedimenti scarsamente incisivi o che incorrerebbero in **infrazione**, risulta fondamentale che anche in ambito europeo trovino **rispondenza e concretizzazione la Risoluzione del 7 giugno 2022 del Parlamento europeo sulle Isole** della UE e la politica di coesione, con specifico riferimento a quanto indicato nel paragrafo "Rivalutazione dei regimi di aiuto di Stato e misure volte a ridurre il divario di sviluppo".

In tal senso, tenuto conto che si rinvia ad imprescindibili approfondimenti sulle possibili compatibilità e percorribilità, anche rispetto alle competenze ed equità del regime fiscale nazionale, di ogni nuova **misura specifica per le attività produttive localizzate nelle regioni insulari, ci si limita qui semplicemente ad ipotizzare a titolo meramente esemplificativo alcune direttrici di intervento di possibile interesse:**

- **decontribuzione oneri sociali e riduzione del cuneo fiscale**, a vantaggio di lavoratori e imprese;
- **ulteriori agevolazioni per le ZES isolane;**
- **creazione di pacchetti agevolativi per l'insediamento di nuove attività produttive nelle aree industriali della Sardegna;**

- **incremento dei massimali di aiuto per nuovi investimenti** produttivi, con completa detassazione degli utili per i primi 5 anni di attività di joint Ventures realizzate da imprese di livello nazionale o internazionale che localizzano le attività in Sardegna con un partner locale;
- **agevolazioni per le imprese esportatrici** e per quelle che realizzano opere e lavorazioni al di fuori del territorio regionale attraverso detrazioni importanti delle spese sostenute per la trasferta dei lavoratori;
- detrazioni fiscali per la quota di incremento di fatturato registrato dalle pmi sarde per **forniture o servizi realizzati nel territorio nazionale o internazionale**;
- agevolazioni per **aggregazioni e reti di imprese finalizzate all'internazionalizzazione** e per la creazione di **partnership con imprese extraregionali**;
- Incentivi per **l'apertura di sedi o unità produttive strutturate delle imprese isolate in altri territori del Paese o all'estero**.

Una misura implementabile riguarda **l'abolizione definitiva dell'IRAP** (D. Lgs. 446/97) già prevista a partire dal 2022 per le persone fisiche che esercitino attività commerciali, arti e professioni, estesa a tutti i soggetti titolari di reddito d'impresa a prescindere dalla natura giuridica (estensione dell'ambito soggettivo) con conseguente decadenza degli obblighi documentali, contabili e dichiarativi funzionali alla determinazione e all'assolvimento del tributo.

§§§

Allegati

MEMORANDUM SUL QUADRO GENERALE DELL'IMPOSIZIONE DIRETTA NAZIONALE CHE GRAVA SULLE IMPRESE

*L'imposizione diretta che grava sulle attività di impresa è dipendente dalla natura del soggetto passivo (persone fisiche o persone giuridiche) e dall'organizzazione degli stessi (società di persone o di capitali). In linea generale, i **lavoratori autonomi e le imprese individuali sono assoggettati a Irpef**, mentre le **persone giuridiche** (con la rilevante eccezione delle società di persone) sono assoggettate a **IRES, imposta sui redditi d'impresa**. Negli ultimi anni, il legislatore fiscale ha inteso ridurre il carico tributario sulle imprese lasciando immutata la struttura fondamentale dell'imposta e incidendo, invece, sulle aliquote e sul complesso sistema di deduzioni (quindi sulle regole di determinazione delle basi imponibili) nonché sui crediti di imposta.*

*Tra le principali imposte dirette riveste un ruolo chiave l'**Imposta regionale sulle attività produttive – Irap** (D.Lgs. 15 dicembre 1997, n. 446), sia con riferimento alla sua funzione di finanziamento del sistema sanitario nazionale, sia per la sua incidenza sul cd. cuneo fiscale.*

Oltre agli interventi sul **cd. pacchetto Transizione 4.0** nel **biennio 2020-2021** le imprese italiane sono state destinatarie di numerose misure di sostegno, sia fiscali che finanziarie, correlate **all'emergenza da COVID-19 e di natura prevalentemente temporanea** mentre nel corso del **2022**, numerosi interventi volti a **fronteggiare la crisi energetica e l'emergenza** conseguente al conflitto in Ucraina ed all'incremento dei costi delle materie prime.

Con riferimento alle **aliquote**, la legge di stabilità 2016 ha abbassato la misura dell'**IRES** per la generalità delle imprese dal **27,5 al 24 per cento**, a decorrere dal 2017.

La legge di bilancio 2019 (commi 28-34) aveva introdotto la **cd. mini-IRES**, ossia l'applicazione di una aliquota agevolata al 15 per cento su parte del reddito delle imprese che avessero incrementato i livelli occupazionali ed effettuato nuovi investimenti. Tale misura è stata poi sostituita (articolo 2, decreto-legge n. 34 del 2019) con una progressiva riduzione dell'aliquota IRES sulla parte di reddito di impresa correlata al reimpiego degli utili, rimodulata nel tempo in modo da raggiungere il 20 per cento a decorrere dal 2023 e, tuttavia, anch'essa mai entrata in vigore.

La **legge di bilancio 2020** ha infine ripristinato, dal periodo d'imposta successivo a quello in corso al 31 dicembre 2018 (in sostanza, dal 2019), l'applicazione del **cd. meccanismo fiscale di aiuto alla crescita economica - ACE**, sopprimendo le predette misure di incentivo alle imprese, legate al reinvestimento degli utili, disposte durante l'anno 2019.

L'**ACE**, istituito per la prima volta dal decreto-legge n. 201 del 2011 e la cui disciplina è stata ritoccata più volte negli anni successivi, consiste nella **detassazione di una parte degli incrementi del patrimonio netto**, o meglio nella deduzione di un importo corrispondente al rendimento nozionale del nuovo capitale proprio. Pertanto, l'agevolazione spetta alle imprese il cui capitale proprio viene incrementato mediante conferimenti in denaro e accantonamenti di utili a riserva, allo scopo di costituire un incentivo per la patrimonializzazione delle imprese. Per il calcolo dell'importo deducibile si effettua la somma dei componenti che hanno inciso positivamente (conferimenti, utili accantonati) e negativamente (riduzioni di patrimonio con attribuzione ai soci, acquisti di partecipazioni in società controllate, acquisti di aziende o rami di aziende) sul capitale. A tale base si moltiplica un'aliquota percentuale, fissata all'1,3 per cento dalla legge di bilancio 2020.

Per l'anno 2021, l'aliquota ACE è stata pari al 15% (per effetto del decreto-legge Sostegni-bis, articolo 19 del decreto-legge n. 73 del 2021), nel limite massimo di 5 milioni di euro, con possibilità di utilizzare l'agevolazione sotto forma di credito di imposta.

La legge di bilancio 2020 ha maggiorato l'IRES, portandola al 27,5 per cento (in luogo della misura ordinaria del 24 per cento) sui redditi derivanti dallo svolgimento di attività in regime di concessione, nei periodi di imposta 2019, 2020 e 2021.

In questa sede si rammenta che la legge di bilancio 2019 ha abrogato il regime opzionale dell'imposta sul reddito d'impresa (Iri) introdotto dalla legge di bilancio 2017 e disciplinato dall'articolo 55-bis Tuir. Tale meccanismo avrebbe consentito a imprese individuali, società in nome collettivo e in accomandita semplice in regime di contabilità ordinaria e società a responsabilità limitata a ristretta base proprietaria di applicare la tassazione proporzionale e separata del reddito d'impresa, con l'aliquota IRES. L'entrata in vigore del regime era stata differita al 1° gennaio 2018. L'abrogazione dell'Iri è stabilita a decorrere dal periodo d'imposta successivo a quello in corso al 31 dicembre 2017 (quindi dal 2018 per i contribuenti "solari"). Pertanto, alla luce del differimento dell'entrata in vigore e della successiva abrogazione, in sostanza il regime non ha mai esplicato effetti.

Con riferimento alle modifiche strutturali all'Ires, si ricorda che è stata introdotta l'**applicazione del cd. principio di derivazione rafforzata** (secondo il quale la determinazione del reddito d'impresa a fini Ires è coerente con la

rappresentazione contabile, in deroga alle norme del Testo Unico delle Imposte sui Redditi) alle microimprese che optano per la redazione del bilancio in forma ordinaria; i criteri di imputazione temporale discendenti dal principio di derivazione rafforzata sono stati estesi, per le imposte sui redditi e per l'Irap, alle poste contabilizzate a seguito del processo di correzione degli errori contabili, a condizione che si tratti di componenti negativi di reddito per cui non è scaduto il termine per presentare dichiarazione integrativa. Tali novità si applicano a decorrere dal periodo d'imposta in corso al 22 giugno 2022 (per effetto del decreto-legge semplificazioni fiscali, articolo 8 del decreto-legge n. 73 del 2022).

La legge di bilancio 2022 (articolo 1, commi 8 e 9 della legge n. 234 del 2021) **dal 2022 esenta da Irap i contribuenti persone fisiche** che esercitano attività commerciali, nonché arti e professioni.

Sono previste specifiche forme di copertura del mancato gettito Irap in favore delle Regioni e delle Province autonome, mediante l'istituzione di apposito Fondo. Il disegno di legge di delega fiscale, approvato dalla Camera ma il cui iter si è interrotto a seguito del termine anticipato della legislatura, prevedeva il graduale superamento dell'Irap, con riassorbimento del relativo gettito attraverso tributi attualmente esistenti, preservando la manovrabilità da parte degli enti territoriali e il livello di finanziamento del servizio sanitario nazionale, senza caricare di ulteriori oneri i redditi da lavoro dipendente e assimilati.

Con riferimento alle misure per fronteggiare i rincari energetici, si ricorda inoltre che è stato introdotto per il 2022 il cd. contributo straordinario contro il caro bollette, ovvero **l'imposta sugli extraprofitto a carico delle imprese operanti nel settore energetico** dovuta in misura pari al **25 per cento** dell'incremento.

Il legislatore fiscale negli anni ha ritoccato la tassazione del settore produttivo - fermi restando i lineamenti fondamentali delle imposte dirette - con l'introduzione di numerose agevolazioni sotto forma di deduzioni, detrazioni e soprattutto di **crediti di imposta**. Tale sistema di agevolazioni ha consentito di alleggerire da un lato il carico fiscale sulle imprese e, con interventi mirati in specifici settori, di provare a sostenere la crescita economica. Le innovazioni in tema di credito di imposta non hanno soltanto riguardato le singole agevolazioni create ex novo in occasione delle contingenze emergenziali, ovvero reiterate negli anni a sostegno delle imprese, ma hanno anche investito i lineamenti generali di tale istituto, con l'estensione dei limiti di **compensazione** e, soprattutto, con l'introduzione e diffusione della disciplina della **cessione dei crediti di imposta**.

GETTITO TRIBUTARIO REGIONALE

Le entrate correnti di natura tributaria, contributiva e perequativa rappresentano circa l'80% delle entrate del Bilancio regionale.

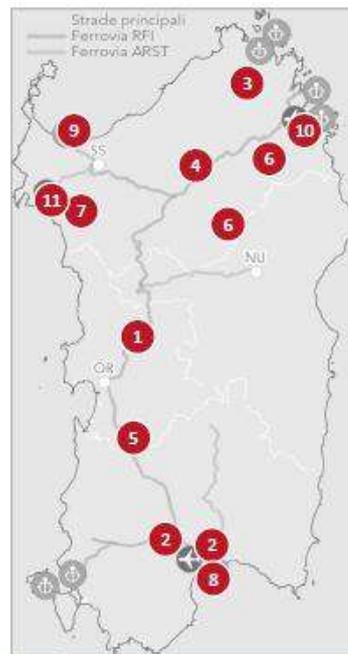
Alla Sardegna è riconosciuto il diritto alla compartecipazione di:

1. tutto il gettito tributario maturato in ambito regionale, ma affluito, in attuazione di disposizioni legislative o per esigenze amministrative, ad uffici finanziari situati fuori dal territorio regionale;
2. imposte e tasse derivate (istituite con legge statale) e addizionali (IRAP e Addizionale Irpef);
3. 7/10 dei gettiti di tutti i tributi erariali riscossi in Sardegna (IRPEF, IRES);
4. 9/10 del gettito dell'IVA generato nel territorio regionale, da determinarsi sulla base dei consumi delle famiglie rilevati in Sardegna dall'ISTAT anziché in quota variabile come previsto nella precedente formulazione dello statuto regionale;
5. Accise sui petroliferi prodotti e consumati in Sardegna e sui consumi di energia elettrica;
6. Altri vari tributi minori.

Gli interventi prioritari

In Sardegna sono stati individuati 11 interventi con **livelli di priorità 1**

MO	Intervento	N° rif. mappa
1	S. Gavino - Sassari - Olbia fasi prioritarie (variante Bauladu, Variante Bonorva - Torralba)	1
1	Raddoppio Decimomannu - Villamassargia 1ª fase	2
1	Completamento e adeguamento della tratta Nuoro - Olbia - Santa Teresa di Gallura	3
1	Potenziamento itinerario Sassari - Olbia - SS597/SS199	4
1	SS131 Carlo Felice - Completamento lavori di ammodernamento e adeguamento	5
1	Collegamento Sassari - Olbia e Sassari - Nuoro: completamento opere stradali	6
2	SS291 della Nurra - Completamento lotti 1 e 4	7
2	Adeguamento impianti portuali di Cagliari	8
2	Porto Torres: completamento prolungamento antemurale di Ponente	9
2	Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Olbia	10
2	Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Alghero	11



Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della Sardegna



CAMERA DI COMMERCIO
SASSARI



CAMERA DI COMMERCIO
DI NUORO



Camera di Commercio
Cagliari - Oristano

Gli interventi prioritari

In Sardegna sono stati individuati 12 interventi con **livelli di priorità 2**

MO	Intervento	N° rif. mappa
1	SS125 Orientale Sarda - connessione tra SS554 e nuova SS554	1
1	SS389 di Buddusù e del Correbo - tronco Villanova - Lanusei-Tortoli: lotto Bivio Villagrande - Svincolo Arzana.	2
1	SS195 Sulcitana - collegamento con la SS130 e aeroporto di Cagliari Elmas - opera connessa Nord	3
1	SS128 Centrale Sarda - Lotto 0 Bivio Monastir e Bivio Senorbì - 1° stralcio	4
1	SS127 Settentrionale Sarda - Tratto Scala Ruja - Tempio 1° Lotto - 2° stralcio - parte A: Tratto Scala Ruja Fumosa e bretella di collegamento alla SS127 e completamento circonvallazione Tempio	5
1	SS129/bis - Sindia - Suni	6
1	SS195 Sulcitana - demolizione e ricostruzione dei ponti in corrispondenza del Rio San Girolamo al km 12+650 e del Rio Masone Ollastu al km 13+250	7
1	SS126 dir. Sud Occidentale Sarda - Adeguamento della tratta Sant'Antioco - Calasetta	8
1	SS130 Iglesiente - Eliminazione incroci a raso da Cagliari a Decimomannu 1° lotto e Completamento e adeguamento svincoli tratta Cagliari a Decimomannu	9
1	SS544 Cagliariitana - ammodernamento dell'asse viario	10
1	Completamento tramvie di Cagliari	11
1	Upgrading infrastrutturale e tecnologico del nodo di Cagliari	12



Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della Sardegna



CAMERA DI COMMERCIO
SASSARI



CAMERA DI COMMERCIO
DI NUORO



Camera di Commercio
Cagliari - Oristano



INSULARITA
IN COSTITUZIONE

Tel. 070 4676007
direzione@confindustria.sardegna.it
www.confindustriasardegna.it
confindustriasardegna@pec.it

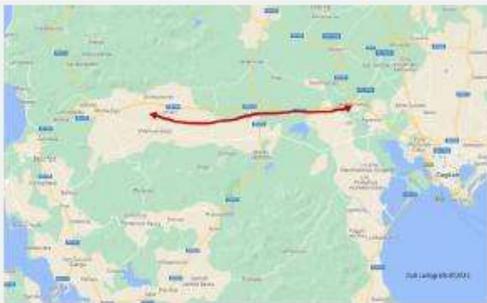
Schede di dettaglio delle opere con priorità 1

1		Opera ADEGUAMENTO S. GAVINO - SASSARI - OLBIA FASI PRIORITARIE (VARIANTE BAULADU, VARIANTE BONORVA - TORRALBA)	Rilevanza REGIONALE	Stato PROGETTAZIONE DEFINITIVA	Macro obiettivo GARANTIRE L'ACCESSIBILITÀ DELLE AREE INTERNE E DEI POLI PRODUTTIVI
			Descrizione Il progetto rientra nel programma di potenziamento della rete ferroviaria sarda e prevede la realizzazione di due varianti di tracciato nei pressi delle località di Bauladu e Bonorva: <ul style="list-style-type: none"> la variante di tracciato di Bauladu si innesterà al km 108+400 della linea Oristano - Ozieri Chilivani lato sud e al km 118+000 lato nord; ha una lunghezza di 7 km, di cui 3,3 km in galleria. Il progetto prevede anche la realizzazione della nuova stazione di Bauladu perché l'attuale insiste sul tracciato da dismettere; la variante di tracciato di Bonorva - Torralba si innesterà al km 180+700 della linea Oristano - Ozieri Chilivani, subito a valle della stazione di Bonorva lato sud e al km 190+500 lato nord. L'attuale tracciato costeggia il monte Martis, per una lunghezza di circa 10 km, mentre la variante di tracciato di 5,5 km lo attraverserà, garantendo una riduzione di percorso di circa 5 km. 	Benefici La velocità di rango C dell'attuale tracciato è di 85 km/h, mentre quella del nuovo tratto sarà di 160 km/h, ciò consentirà di velocizzare i collegamenti di estremità e di offrire servizi più performanti in termini qualitativi e quantitativi.	
Costo	129,4	ME			
Copertura	100	%			
Fine lavori	2025				
Criticità	-				
Doc. programmazione	CdP RFI 2022 - 2026				
Note	-				

Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della Sardegna



Schede di dettaglio delle opere con priorità 1

2		Opera RADDOPPIO DECIMOMANNU - VILLAMASSARGIA 1 ^A FASE	Rilevanza PROVINCIALE	Stato IN CORSO DI REALIZZAZIONE	Macro obiettivo GARANTIRE L'ACCESSIBILITÀ DELLE AREE INTERNE E DEI POLI PRODUTTIVI
			Descrizione L'intervento si estende per circa 30 km e prevede il raddoppio di binario tra Decimomannu e Villamassargia e la soppressione dei passaggi a livello esistenti. La linea sarà caratterizzata da un sistema di esercizio in telecomando con tecnologia innovativa di Sistema di Comando e Controllo Multistazione (SCC- M/ACCM) per la gestione centralizzata dei treni e sistema di informazione al pubblico. La prima fase consiste nel raddoppio della tratta Decimomannu - Siliqua. Il costo complessivo dell'intervento comprensivo di prima e seconda fase è di 230ME. L'intervento risulta finanziato per un valore di 130 milioni di euro con risorse a valere su fondi PNRR.	Benefici Sulla tratta confluiscono attualmente i servizi Cagliari-Iglesias e Cagliari-Carbonia. Gli interventi permetteranno un incremento di capacità creando le condizioni per il potenziamento del servizio sulle relazioni Cagliari-Carbonia/Iglesias. A regime si potrà avere un cadenzamento a 30'. L'opera consente anche il consolidamento e l'incremento dello shift modale per gli spostamenti sia pendolari che turistici. Tra i benefici c'è anche l'aumento della qualità dei servizi e della regolarità.	
Costo	230,0	ME			
Copertura	100	%			
Fine lavori	2026				
Criticità	-				
Doc. programmazione	Accordo Quadro TPL tra RFI e Regione Sardegna				
Note	Intervento finanziato con fondi PNRR/PNC				

Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della Sardegna



Schede di dettaglio delle opere con priorità 1

3		Opera	Rilevanza	Stato	Macro obiettivo
		ADEGUAMENTO COMPLETAMENTO E ADEGUAMENTO DELLA TRATTA NUORO - OLBIA - SANTA TERESA DI GALLURA	REGIONALE	PROGETTAZIONE PRELIMINARE	GARANTIRE L'ACCESSIBILITÀ DELLE AREE INTERNE E DEI POLI PRODUTTIVI
		Descrizione Il progetto prevede l'adeguamento delle SS131 bis, SS125 e SS133 bis. In particolare sono previsti la realizzazione della nuova SS125/133 bis Olbia-Palau e l'adeguamento dell'itinerario Olbia -Palau. Il progetto preliminare suddivide l'intervento in 5 lotti funzionali e riguarda i lavori di adeguamento, parte in variante e parte in sede, della tratta Olbia-Palau, con caratteristiche geometriche stradali suddivise in due tratti distinti (lotti 1, 2 e 3 a quattro corsie - lotti 4 e 5 a due corsie). A livello di studio di fattibilità c'è la sistemazione e messa in sicurezza della tratta Olbia - Santa Teresa di Gallura.			
Costo		322,9	ME	Benefici Il collegamento Nuoro-Olbia-Santa Teresa di Gallura rappresenta un itinerario stradale di importanza strategica per l'intero assetto viario del settore nord orientale della Regione Sardegna. Questo asse soddisfa le necessità di collegamento fra il principale agglomerato urbano della zona di Olbia e i centri minori di Golfo Aranci, Arzachena, Palau, S. Teresa Gallura, La Maddalena e si inserisce nell'importante contesto viario dei collegamenti nazionali e internazionali, con la Corsica e con l'isola di La Maddalena. Inoltre, costituisce il tratto conclusivo dell'itinerario regionale Cagliari-Oristano-Nuoro-Olbia-Arzachena-Palau-S. Teresa di Gallura il cui completamento è necessario per il progresso dei sistemi produttivi e abitativi.	
Copertura		61	%	Azioni In considerazione dell'importanza che l'asse viario riveste per la Gallura e delle ricadute positive sui servizi di mobilità stradale si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio dello stato di avanzamento degli interventi.	
Fine lavori		n.d.			
Criticità		Tecnica			
Doc. programmazione		CdP Anas 2016 - 2020			
Note		-			

Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della Sardegna



Schede di dettaglio delle opere con priorità 1

4		Opera	Rilevanza	Stato	Macro obiettivo
		POTENZIAMENTO ITINERARIO SASSARI - OLBIA - SS597/SS199	PROVINCIALE	LAVORI IN CORSO/PROGETTAZI ONE DEFINITIVA	GARANTIRE L'ACCESSIBILITÀ DELLE AREE INTERNE E DEI POLI PRODUTTIVI
		Descrizione Il collegamento esistente è rappresentato da una strada a carreggiata unica a due corsie, con velocità di percorrenza piuttosto basse (fino a 80-90 km/h al massimo), con svincoli spesso realizzati mediante intersezioni a raso. L'ammodernamento dell'itinerario rientra tra le disposizioni urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nella provincia di Sassari e consiste in un adeguamento al tipo B (4 corsie) suddiviso in 10 lotti, a cui si aggiunge l'intervento di adeguamento del Ponte sul Rio Padrongianus in territorio di Olbia sulla SS125. Successivamente il progetto è stato integrato con due nuovi lotti relativi al completamento e messa in sicurezza della SS131 dal km 192+500 al km 209+500 che si trovano nella fase di progettazione definitiva e sono finanziati al 20% circa. Attualmente risultano da completare i lavori compresi nei lotti 2 - 4 - 5 - 6 - 8, oltre all'avvio dei due nuovi lotti per un importo complessivo di circa 860 milioni.			
Costo		859,8	ME	Benefici La strada Sassari-Olbia costituisce il principale collegamento trasversale interno tra la costa occidentale e quella orientale del Nord della Sardegna. Risulta strategica per lo sviluppo e le prospettive di crescita dell'isola, considerato che collega due città importanti del nord della Sardegna, due porti (Olbia e Porto Torres) e due aeroporti (Olbia e Alghero).	
Copertura		50	%	Azioni In considerazione dell'importanza che l'asse viario riveste per l'area e delle ricadute positive sui servizi di mobilità stradale si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio dello stato di avanzamento degli interventi.	
Fine lavori		2025/n.d.			
Criticità		Finanziaria			
Doc. programmazione		FSC-Fondi Piano Nazionale per il Sud, FSC 2014-2020-PO Infrastrutture			
Note		-			

Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della Sardegna

INSULARITÀ
IN COSTITUZIONE

Schede di dettaglio delle opere con priorità 1

5		Opera SS131 CARLO FELICE - COMPLETAMENTO LAVORI DI AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO	Rilevanza REGIONALE	Stato LAVORI IN CORSO	Macro obiettivo GARANTIRE L'ACCESSIBILITÀ DELLE AREE INTERNE E DEI POLI PRODUTTIVI
			Descrizione Il progetto di adeguamento e messa in sicurezza della SS 131 "Carlo Felice" è un sistema complesso di interventi distribuiti su un territorio molto ampio, che comprende più province. Un primo progetto prevede la messa in sicurezza e la risoluzione dei nodi critici della SS131 dal km 108+300 al km 209+500 mediante la realizzazione di 6 nuovi svincoli, l'adeguamento di 21 svincoli esistenti, la riqualificazione delle strade provinciali SP124 e SP125, la sistemazione degli accessi diretti sulla SS131 e l'adeguamento della viabilità a servizio degli accessi chiusi, l'inserimento di nuove piazzole di sosta e la realizzazione di impianti di illuminazione in tutte le intersezioni. Il progetto riguarda 24 comuni nel territorio di 3 province. Un secondo progetto riguarda lavori di ammodernamento e adeguamento tra il km 23+885 e il km 47+000, e comprendeva originariamente tre lotti: tratta Nuraminis - Villagrecca, svincolo Villasanta e variante abitato di Santuri, di cui gli ultimi due completati. L'ammontare residuo dei lavori da completare è di circa 240 milioni.		
Costo	240,1	ME	Benefici L'intervento è inserito tra gli interventi prioritari sulla rete stradale nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2022, insieme al completamento dell'itinerario Sassari-Olbia. Il completamento dei lavori permetterà l'eliminazione dei colli di bottiglia e delle criticità che attualmente rendono difficili i collegamenti tra la parte nord e sud della Sardegna. La velocizzazione dei collegamenti avrà anche benefici ambientali derivanti dalla minore congestione.		
Copertura	100	%			
Fine lavori	2023/n.d.				
Criticità	-				
Doc. programmazione	CdP Anas 2016 2020, Allegato Infrastrutture DEF 2022				
Note	-		Azioni In considerazione dell'importanza che l'asse viario riveste per i collegamenti nord-sud della Sardegna e delle ricadute positive sui servizi di mobilità stradale si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio dello stato di avanzamento degli interventi.		

Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della Sardegna

CAMERA DI COMMERCIO
SASSARICAMERA DI COMMERCIO
DI NUOROCamera di Commercio
Cagliari - Oristano

Schede di dettaglio delle opere con priorità 1

6		Opera COLLEGAMENTO SASSARI - OLBIA E SASSARI - NUORO: COMPLETAMENTO OPERE STRADALI	Rilevanza REGIONALE	Stato LAVORI IN CORSO	Macro obiettivo GARANTIRE L'ACCESSIBILITÀ DELLE AREE INTERNE E DEI POLI PRODUTTIVI
			Descrizione La parte nord della Sardegna è un'area a forte vocazione turistica e comprende le località più rinomate dell'isola oltre a essere la principale porta portuale e aeroportuale d'accesso dei turisti. Il reale punto debole è l'accessibilità e i tempi lunghi di realizzazione delle opere a causa della mancanza di risorse. Nel dettaglio la priorità d'intervento riguarda il completamento dei lavori sulle strade: <ul style="list-style-type: none"> SP90 Castelsardo - Santa Teresa di Gallura: a fine 2021 è stato aggiudicato l'appalto per la riqualificazione e messa in sicurezza della strada per un importo di 900.000 euro. Restano da reperire i fondi per l'allargamento a 4 corsie; Strada statale Fumosa che da Sassari porta a Tempio Pausania per la quale resta da completare l'ultimo tratto; Strada Abbasanta - Buddusò - Olbia: l'opera è stata parzialmente realizzata con un investimento di 14 milioni da fondi regionali e provinciali. I lavori hanno riguardato il 1° stralcio sulla tratta Alà dei Sardi - bivio Padru; Strada Sassari - Ozieri - Pattada - Nuoro (allacciamento SS128 bis): l'intervento rientra nel potenziamento della viabilità Sassari - Nuoro. Restano da realizzare il terzo e il quarto lotto per collegare Ozieri - Pattada alla strada a scorrimento veloce per Nuoro. 		
Costo	n.d.	ME	Benefici Il completamento della rete viaria nella provincia di Sassari è strategico per la mobilità dell'intera isola, e in grado di generare benefici in termini sia di contrasto all'isolamento delle aree lontane dai capoluoghi, sia di sviluppo turistico.		
Copertura	n.d.	%			
Fine lavori	n.d.				
Criticità	Tecnica, finanziaria				
Doc. programmazione	-				
Note	-		Azioni In considerazione dell'importanza che la rete viaria riveste per i collegamenti della Sardegna e delle ricadute positive sui servizi di mobilità stradale si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio dello stato di avanzamento degli interventi.		

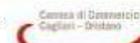
Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della Sardegna

CAMERA DI COMMERCIO
SASSARICAMERA DI COMMERCIO
DI NUOROCamera di Commercio
Cagliari - OristanoINSULARITÀ
IN COSTITUZIONECONFINDUSTRIA
Sardegna

Schede di dettaglio delle opere con priorità 1

7		Opera	SS291 DELLA NURRA - COMPLETAMENTO LOTTI 1 E 4	
		Rilevanza	PROVINCIALE	Stato PROGETTAZIONE ESECUTIVA
				
Costo	150,1	ME	Fonte: Google	
Copertura	100	%		
Fine lavori	n.d.			
Criticità	Tecnica			
Doc. programmazione	-			
Note	-			
Descrizione L'intervento consiste nel completamento della nuova SS291 della Nurra e riguarda due lotti: <ul style="list-style-type: none"> lotto 1 tra Alghero e Olmedo che consiste nella realizzazione di una strada extra urbana principale di categoria B (due corsie per senso di marcia), un tronco di viabilità urbana di scorrimento veloce per la circonvallazione di Alghero e un tronco di raccordo tra i tratti precedenti della medesima circonvallazione, comprendente lo svincolo di Alghero; lotto 4, tra bivio Olmedo e l'aeroporto di Alghero Fertilia (bretella per l'aeroporto), che consiste nella realizzazione di una strada extra urbana secondaria di categoria C1 (una corsia per senso di marcia), e una bretella di allaccio con intersezione a rotatoria sulla SP42 da cui si raggiunge, mediante l'esistente viabilità, l'aeroporto di Fertilia. Il progetto prevede, inoltre, il ripristino delle viabilità locali per ricollegare proprietà private, terreni o viabilità esistenti, interrotte dall'inserimento della nuova strada, viadotti, gallerie artificiali, di cui una ferroviaria, sottovia stradale per il mantenimento o il ripristino di continuità delle viabilità locali o poderali interferite dal progetto, attraversamenti idraulici e faunistici, sottopassi pedonali, opere di sostegno. 				
Benefici La nuova strada rappresenterà un collegamento veloce tra Sassari, Alghero e l'aeroporto di Fertilia.				
Azioni In considerazione delle ricadute positive sulla mobilità complessiva in un'area a forte rilevanza turistica, si ritiene opportuna un'azione di monitoraggio dello stato di avanzamento degli interventi.				

Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della Sardegna

CAMERA DI COMMERCIO
SASSARICAMERA DI COMMERCIO
DI NUOROCamera di Commercio
Cagliari - Oristano

Schede di dettaglio delle opere con priorità 1

8		Opera	ADEGUAMENTO IMPIANTI PORTUALI DI CAGLIARI	
		Rilevanza	PROVINCIALE	Stato LAVORI IN CORSO/PROG. DEFINITIVA
				
Costo	213,87	ME	Fonte: Google	
Copertura	73	%		
Fine lavori	n.d.			
Criticità	Finanziaria, tecnica			
Doc. programmazione	DM 353 «Decreto porti»			
Note	Intervento finanziato con fondi PNRR/PNC			
Descrizione Il porto industriale di Cagliari viene utilizzato prevalentemente come terminal container per lo smistamento destinato ai principali porti del mondo e come attracco per le navi Ro-Ro che collegano Cagliari alla penisola. Di recente viene utilizzato anche da navi che sbarcano o imbarcano merci alla rinfusa. <p>Lavori in corso, iniziati a dicembre 2021, riguardano le opere di infrastrutturazione per la creazione del distretto della cantieristica - 2ª fase.</p> <p>Lavori allo stato di progettazione definitiva riguardano:</p> <ul style="list-style-type: none"> il banchinamento del nuovo Terminal Ro-Ro presso l'avamposto ovest del Porto Canale; il prolungamento della banchina sul lato nord-est del porto canale; l'infrastrutturazione delle aree retrostanti i nuovi banchinamenti del lato sud ovest del bacino di evoluzione del Porto Canale <p>Altri interventi, allo stato di progettazione preliminare, sono legati alla ZES Sardegna.</p>				
Benefici Gli interventi sono finalizzati al potenziamento delle attività industriali e all'aumento della capacità del Porto Canale. Le opere realizzate saranno di supporto anche al "Distretto della Cantieristica" destinato a insediamenti industriali, artigianali e commerciali nel settore della cantieristica per la nautica da diporto, con particolare riferimento al refitting di megayacht.				
Azioni Il porto di Cagliari è la principale via di accesso delle merci in Sardegna da cui passa oltre il 70% dell'export della regione inoltre è inserito tra i nodi core della rete TEN-T. Per questo motivo si ritiene opportuna un'azione di monitoraggio dello stato di avanzamento degli interventi.				

Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della Sardegna

CAMERA DI COMMERCIO
SASSARICAMERA DI COMMERCIO
DI NUOROCamera di Commercio
Cagliari - OristanoINSULARITÀ
IN COSTITUZIONECONFINDUSTRIA
Sardegna

Schede di dettaglio delle opere con priorità 1

9		Opera PORTO TORRES - COMPLETAMENTO PROLUNGAMENTO ANTEMURALE DI PONENTE	Rilevanza PROVINCIALE	Stato OPERA APPALTATA	Macro obiettivo CONNETTERE LA SARDEGNA AL RESTO DEL CONTINENTE E AI MERCATI NAZIONALI E INTERNAZIONALI
		 <small>Fonte: Google</small>	Descrizione Il progetto si compone di due macro opere: • prolungamento dell'antemurale di Ponente: la nuova struttura è radicata all'esterno della diga di Ponente con un ampio raccordo e un andamento curvilineo con uno sviluppo complessivo di 680 m in modo da delimitare la nuova imboccatura più al largo dell'attuale e proteggere un ampio specchio acqueo avamportuale • resecazione del molo di levante, che attualmente costituisce il molo di sottoflutto del porto, che ridurrà la lunghezza della banchina interna del molo (banchina Alti Fondali) di circa 80 m conservando una lunghezza di circa 380 m		
Costo	36,26	M€	Benefici L'opera nasce dall'esigenza di garantire un'adeguata protezione alle banchine dell'antemurale di ponente dai venti provenienti dal primo quadrante. In mancanza di tale prolungamento, infatti, nei casi più critici rilevati negli ultimi anni, i venti di grecale hanno prodotto, in corrispondenza degli accosti, onde di altezza pari a circa 2,0 - 2,5 m, incompatibili con la presenza e lo stazionamento di qualsiasi natante. Il progetto rientra nelle opere per migliorare l'accessibilità marittima del porto ed è compreso tra le opere prioritarie nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2022		
Copertura	100	%	Azioni L'iter di realizzazione è iniziato nel 2013. A gennaio 2019 è stato sottoscritto il contratto di appalto ma i lavori non sono ancora iniziati. In considerazione dell'importanza che l'intervento riveste per una migliore operatività del porto di Porto Torres si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio.		
Fine lavori	n.d.				
Criticità	Tecnica				
Doc. programmazione	Allegato Infrastrutture DEF 2022				
Note	-				

Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della Sardegna



Schede di dettaglio delle opere con priorità 1

10		Opera COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'AEROPORTO DI OLBIA	Rilevanza PROVINCIALE	Stato IN CORSO DI REALIZZAZIONE	Macro obiettivo CONNETTERE LA SARDEGNA AL RESTO DEL CONTINENTE E AI MERCATI NAZIONALI E INTERNAZIONALI
		 <small>Fonte: Google</small>	Descrizione L'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo tratto di linea per il collegamento tra l'infrastruttura ferroviaria regionale e l'aeroporto di Olbia. La nuova linea inizia da Olbia, intercetta il nuovo complesso ospedaliero Giovanni Paolo II e prosegue verso l'aeroporto. Il collegamento prevede, inoltre, una bretella di connessione diretta anche alla linea esistente tra Olbia e Ozieri Chilivani. L'intervento risulta integralmente finanziato per un valore di 183 milioni di euro con risorse a valere su fondi PNRR, e del Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027.		
Costo	183	M€	Benefici L'intervento consente di intercettare i flussi turistici da/per l'aeroporto di Olbia (circa 3 milioni nel 2019) nonché la mobilità sistemica grazie alla fermata Ospedale. A questa si aggiungono i flussi potenziali creati dalla realizzazione di un polo commerciale nell'area dell'aeroporto. A regime la linea aumenterà l'accessibilità al servizio ferroviario e all'integrazione dei collegamenti aereo-ferro.		
Copertura	100	%	Azioni L'intervento è compreso nel CdP 2017 - 2021 di RFI e beneficerà delle risorse del PNRR (aggiornamento CdP 2020-2021) al fine di accelerare il completamento. In considerazione delle ricadute positive sulla mobilità complessiva in un'area a forte rilevanza turistica del coinvolgimento di un'infrastruttura fondamentale per i collegamenti fuori regione si ritiene opportuna un'azione di monitoraggio dello stato di avanzamento degli interventi.		
Fine lavori	2026				
Criticità					
Doc. programmazione	Accordo Quadro TPL tra RFI e Regione Sardegna				
Note	L'importo del finanziamento a valere sul PNRR è di 130M€.				

Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della Sardegna

INSULARITÀ
IN COSTITUZIONE

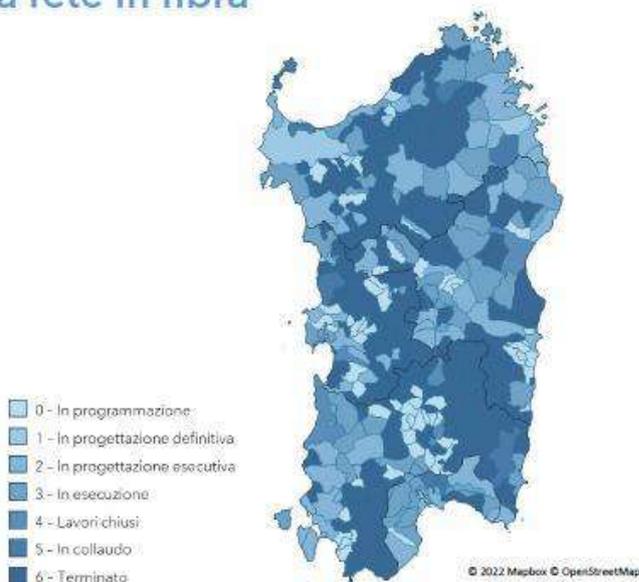
Schede di dettaglio delle opere con priorità 1

11		Opera COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'AEROPORTO DI ALGHERO	Rilevanza PROVINCIALE	Stato IN CORSO DI REALIZZAZIONE	Macro obiettivo CONNETTERE LA SARDEGNA AL RESTO DEL CONTINENTE E AI MERCATI NAZIONALI E INTERNAZIONALI
 <p>Fonte: Google</p>			Descrizione L'intervento prevede la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario della lunghezza di circa 6,7 km dall'aeroporto di Alghero al centro della città. Il servizio verrà svolto con treni alimentati a idrogeno. L'intervento infrastrutturale è completato con un impianto di produzione e stoccaggio di idrogeno nonché con la fornitura di cinque treni necessari per garantire l'esercizio ferroviario sulla linea ferroviaria Sassari/Alghero/Alghero aeroporto. L'investimento beneficia di un finanziamento dell'importo di 140 milioni a valere sui fondi del Piano Nazionale Complementare al PNRR.		
Costo	140	ME			
Copertura	100	%			
Fine lavori	2026				
Criticità	-				
Doc. programmazione	PNRR				
Note	-				
			Benefici Il progetto aumenterà l'accessibilità ferroviaria dell'aeroporto rispetto al centro città, intercettando i flussi turistici e favorirà lo shift modale dalla strada alla ferrovia. L'uso di treni a idrogeno costituisce un grande passo verso la transizione ecologica e pone la Sardegna in una posizione di capofila nella sperimentazione delle energie alternative nel settore della mobilità.		
			Azioni In considerazione delle ricadute positive sulla mobilità complessiva in un'area a forte rilevanza turistica e del coinvolgimento di un'infrastruttura fondamentale per i collegamenti fuori regione si ritiene opportuna un'azione di monitoraggio dello stato di avanzamento degli interventi.		

Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della Sardegna



Il piano di cablaggio delle «aree bianche» in Sardegna: la rete in fibra



- 0 - In programmazione
- 1 - In progettazione definitiva
- 2 - In progettazione esecutiva
- 3 - In esecuzione
- 4 - Lavori chiusi
- 5 - In collaudo
- 6 - Terminato

Stato di avanzamento degli interventi previsti dal MISE per la rete BUL in fibra (Progetto BUL aree bianche) a livello comunale (base comuni 2014).

N. comuni

Stato	CA*	NU	OR	SS	SARDEGNA
0	26	14	15	9	64
1	-	-	-	3	3
2	13	13	11	14	51
3	17	18	3	6	54
4	4	1	1	-	6
5	4	-	1	3	8
6	60	28	56	47	191
Totale comuni	124	74	87	92	377

* comprensiva della Città Metropolitana di Cagliari e provincia Sud Sardegna

Elaborazione Uniontrasporti su dati MISE, 30/06/2022 - Portale del Programma Infrastrutture FdP 2019-2020

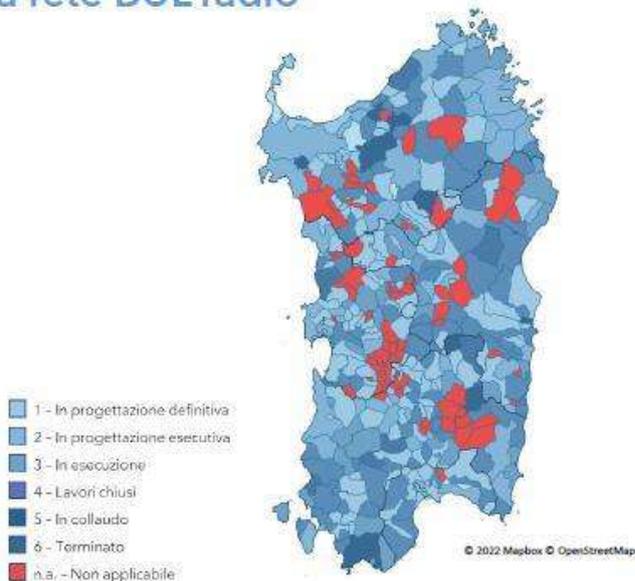
Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della Sardegna



INSULARITÀ
IN COSTITUZIONE



Il piano di cablaggio delle «aree bianche» in Sardegna: la rete BUL radio



- 1 - In progettazione definitiva
- 2 - In progettazione esecutiva
- 3 - In esecuzione
- 4 - Lavori chiusi
- 5 - In collaudo
- 6 - Terminato
- n.a. - Non applicabile

Stato di avanzamento degli interventi previsti dal MISE per la rete BUL radio (FWA) (Progetto BUL aree bianche) a livello comunale (base comuni 2014).

Stato	N. comuni				
	CA*	NU	OR	SS	SARDEGNA
0	1	-	-	3	4
1	41	23	31	27	122
2	15	8	7	19	49
3	11	10	6	4	31
4	32	20	9	18	79
5	4	1	1	1	7
6	3	1	-	6	10
n.a.	17	11	33	14	75
Totale comuni	124	74	87	92	377

Elaborazione Uniontrasporti su dati MISE, 30/06/2022 - Portale del Programma Infrastrutture FdP 2019-2020

*comprensiva della Città Metropolitana di Cagliari e provincia Sud Sardegna

Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della Sardegna



INSULARITÀ
IN COSTITUZIONE





Cagliari, 18 novembre 2022

Oggetto: Contributi ai ragionamenti sulle ricadute pratiche al principio di insularità in Costituzione

Quale nostro contributo per il percorso di formulazione di alcune proposte operative che accompagnino i prossimi lavori per addivenire a risultati concreti del principio di insularità inserito in costituzione sviluppiamo le seguenti tematiche.

L' ARTIGIANATO IN SARDEGNA

L'artigianato in Sardegna, con oltre 35mila imprese e più di 100mila dipendenti stabili, rappresenta il 20% delle attività produttive. Sono circa 120 i settori nei quali operano le nostre realtà: dall'edilizia all'alimentazione, dai trasporti all'impiantistica, dall'artistico ai servizi fino all'autoriparazione, per fare alcuni esempi. Solo nell'Isola le imprese artigiane contribuiscono all'economia regionale per circa 5 miliardi di valore aggiunto.

ENERGIA

Nella quotidiana lotta alla sopravvivenza contro il caro energia sono impegnate oltre 25mila imprese artigiane, con i loro 73mila addetti, pari a oltre il 24% degli occupati delle realtà del settore, che rischiano una pesantissima frenata produttiva se non una fermata definitiva.

Da settembre 2021 a oggi queste hanno pagato per l'energia elettrica 425milioni di euro in più rispetto all'anno precedente. Parliamo di settori come quelli per le produzioni alimentari ma anche quelli dell'edilizia (cemento e laterizi), ma anche vetro, ceramica, carta, metallurgia, chimica, tessile, gomma e plastica.

Un impatto senza precedenti sulle piccole attività produttive isolate che rischia di ingigantirsi ulteriormente se nei prossimi quattro mesi i prezzi dell'elettricità non diminuiranno; i maggiori costi per i piccoli imprenditori, infatti, potrebbero salire nel 2022 fino a 850 milioni di euro in più rispetto al 2021.

I dati parlano chiaro anche a livello territoriale: ad agosto i prezzi dell'elettricità, del gas e degli altri combustibili sono cresciuti, in media, del 75,6% rispetto allo stesso periodo del 2021. L'aumento maggiore è stato registrato a Olbia-Tempio con +73,6% rispetto all'anno precedente; segue la provincia di Sassari con +64,7% e Cagliari con +66,4%.

A questo si deve aggiungere anche la complicatezza delle procedure burocratiche per accedere ai vari bonus che costituiscono per le piccole imprese una barriera all'accesso agli sgravi e i ritardi



Confartigianato Imprese Sardegna



YouTube

nelle erogazioni possono favorire l'ecatombe del settore produttivo.

Una delle soluzioni potrebbe essere la conferma e il potenziamento delle misure già attuate nei mesi passati dal precedente Esecutivo nazionale: azzeramento degli oneri generali di sistema per luce e gas, proroga del credito d'imposta sui costi di elettricità e gas per le imprese non energivore e non gasivore. Inoltre va fissato un tetto europeo al prezzo del gas e va recuperato il gettito calcolato sugli extraprofiti, per non aggravare la situazione del bilancio pubblico, e serve un gesto di responsabilità e solidarietà delle imprese energetiche a salvaguardia dell'intero sistema produttivo nazionale. Vanno anche sostenuti gli investimenti in energie rinnovabili e nella diversificazione delle fonti di approvvigionamento in particolare per creare Comunità Energetiche. Ricordiamo che la tassazione dell'energia oggi tocca il 51% della bolletta e penalizza con maggiori oneri proprio le piccole imprese che consumano meno, in barba al principio "chi inquina paga". La crisi energetica che non ha precedenti nella storia recente ha reso ancora più evidente un concetto prima solo tratteggiato ma che ora rappresenta un vero proprio cambio di paradigma ineludibile. Incentivare forme di autoproduzione e autoconsumo di energia attraverso il sostegno all'installazione di impianti fotovoltaici o comunque di energie rinnovabili (eolico, geotermico etc). L'occasione di interventi diretti a rendere concreto il principio di insularità dovrebbero avere tra le priorità quelle di destinare risorse adeguate ad accompagnare le imprese e le famiglie in questo cambiamento necessario.

ACCESSIBILITA'

(INFRASTRUTTURE INTERNE – OPERE INCOMPIUTE – TRASPORTO MERCI)

Nell'Isola, il punto dirimente in questo settore è l'assenza di reti viarie adeguate ovvero mancanza di alternative e autostrade. A questi si devono aggiungere anche i porti e le ferrovie non adeguati all'intermodalità.

Nonostante l'esigenza di nuove infrastrutture, nel 2016 la spesa pubblica per opere stradali ammontava a 8,2 miliardi di euro e toccava il minimo del decennio 2006-2016, posizionandosi su un livello inferiore del 20,9% rispetto al picco del 2011 (10,3 miliardi di euro).

Oggi la situazione non è cambiata di molto con Opere a rilento che si fermano per mancanza di fondi, problemi tecnici, fallimento o recesso dell'impresa, per sopravvenute nuove norme tecniche o mancato interesse.

Sono, infatti, 47 le opere pubbliche incompiute, quindi non avviate o non ultimate, che in Sardegna bloccano un totale di oltre 241milioni di euro di appalti pubblici, di cui ben 123milioni per la loro ultimazione. Nell'elenco c'è di tutto: dalla sistemazione idraulica dei fiumi alla interconnessione dei sistemi idrici del Tirso e Fluminimannu passando per gli interventi sul Cixerri, dalla messa in sicurezza di strade e parcheggi fino alla riqualificazione di antichi borghi abbandonati; ma troviamo anche la realizzazione di scuole, il risanamento di edifici ospedalieri, la costruzione di piscine, strutture sportive e parchi urbani. Uno solo raggiunge il 98% dello stato di avanzamento ma ben 38 non raggiungono il 50% dei lavori previsti; di questi ultimi ben 11 non hanno visto la posa della prima pietra ovvero 0% dell'obiettivo.

Tra le cause dello stop dei cantieri, per il 40% è la mancanza di fondi, nel 30% problemi tecnici, nel 18% il fallimento dell'impresa, il recesso o la risoluzione contrattuale, nel 6% sopravvenute nuove norme tecniche o disposizioni di legge, nel 4% perché si riscontra un mancato interesse al completamento, mentre solo per il 2% perché concorrono più cause contemporaneamente.

Purtroppo, le opere non ultimate sparse per l'Isola, così come nel resto d'Italia non solo rappresentano un grave esempio di cattiva gestione di risorse pubbliche, ma spesso deturpano e danneggiano il paesaggio e infieriscono anche sul comparto edile, già pesantemente colpito dalla crisi, che potrebbe invece trovare una boccata di ossigeno proprio nella costruzione di nuove opere



di edilizia pubblica.

Fondamentale è anche riprogrammare, laddove possibile, le incompiute favorendo il riutilizzo dell'opera sia attraverso interventi del settore privato in project finance, sia attraverso i mutamenti di destinazione d'uso, ma altrettanto fondamentale è porre attenzione alla programmazione che deve essere più accorta e dettagliata, al fine di evitare spreco di risorse pubbliche.

In ultimo, ma certamente non meno importante è la questione che, soprattutto in questo periodo, sta mettendo fuori strada le imprese: l'aumento dei costi delle materie prime quindi, la non congruità degli appalti pubblici. Purtroppo, al crescere dei costi dei materiali non corrisponde un adeguato valore degli appalti. Questo è un problema che presto, soprattutto con il PNRR, andrà a impattare negativamente sulla realizzazione delle prossime infrastrutture.

TRASPORTO MERCI

Sono molteplici i fattori che incidono sui trasporti delle merci in Sardegna. Tra questi il costo dei carburanti, incluse le accise, i tempi di navigazione e la carenza infrastrutturale.

Un settore, quello del trasporto merci, in costante squilibrio tra fatturati che si sgonfiano, da una parte e gasolio, pedaggi, assicurazioni, costi di esercizio e tasse che crescono, dall'altra. A tutto ciò si devono aggiungere il cronico deficit infrastrutturale quindi viabilità inadeguata, ovvero strade che aprono e chiudono secondo le condizioni meteo o il dissesto idrogeologico, le ZTL istituite dalla mattina alla sera, e gli stalli urbani, per il carico e scarico, diventati ormai una vera rarità.

I trasporti, sia per gli autotrasportatori, sia per i turisti, sono sempre cari e nessuna nave potrà mai abbattere la "barriera del mare" formata dal tempo di navigazione e dal costo del passaggio in nave. Per questo è necessario garantire che il "costo economico stretto" per il passaggio dalla Sardegna al Continente sia competitivo alla stessa maniera dell'equivalente tragitto su strada, e i "costi di opportunità di trasporto", ovvero garantire una possibilità di trasporto in termini di opportunità di movimenti (parto quando ne ho bisogno) paragonabile al Continente. Inoltre, è necessaria una efficiente intermodalità regionale e una modernizzazione del sistema viario. Oltre a questo, sui costi dei trasporti incide anche il tempo di attesa agli imbarchi nel calcolo dei tempi di guida.

E il settore, da qualche anno, è sottoposto a forti stress che nella sola Isola colpisce, pesantemente, le circa 1.500 imprese artigiane, con oltre 4mila dipendenti, che movimentano l'80% delle merci su tutto il territorio isolano. Le aziende dell'autotrasporto si trovano ormai schiacciate sia dai rincari dell'energia all'ingrosso, sia da quelli dei carburanti al dettaglio: sulle attività produttive grava il peso della ripartenza dell'economia nella fase post-pandemica. Ricordiamoci che in particolare nella nostra regione, più dell'87% delle merci viene veicolata su gomma e attraverso le navi. Se pensiamo agli aumenti del prezzo alla pompa del gasolio dei mesi passati, possiamo immaginare dove e come questo extracosto andrà a scaricarsi: prima sulle imprese del trasporto merci, poi sulle aziende di trasformazione e infine sui consumatori e, quindi, sull'economia. Nessuna produzione è esente da questi rincari; abbiamo già visto l'impennata dei costi del ferro e del

 **Confartigianato Imprese Sardegna**



Via Sarpi, 1 – 09131 Cagliari - Tel.: 070/44891 - Fax: 070/44893
www.confartigianatosardegna.it - sardegna@confartigianatosardegna.it
 C.F. 92022570920

cemento, delle farine e degli zuccheri, oppure quello dell'abbigliamento; tutti aumenti che vengono parzialmente assorbiti dalle imprese ma che a lungo andare queste non potranno più reggere. Un vero salasso per tante categorie di lavoratori e piccole imprese che davvero avrebbero bisogno di una mano dallo Stato.

Le 2.476 imprese di autotrasporto della Sardegna, di cui circa 1.500 artigiane, hanno veicolato oltre 14milioni di tonnellate, l'87% di tutte le merci che vengono movimentate in nell'Isola. Questo settore crea lavoro a oltre 7mila persone, con una dimensione media per azienda di 2,8 addetti per ogni realtà. Al primo gennaio di quest'anno, il settore isolano ha registrato una decrescita totale del 2,9%, di cui ben il 5,7% solo nel comparto artigiano. Dal 2009, in Sardegna, è scomparso circa il 20% del tessuto imprenditoriale.

A livello provinciale a Cagliari le imprese registrate sono risultate 1.123 di cui 729 artigiane. Rispetto allo scorso anno, nel totale delle imprese di autotrasporto merci, il calo registrato è del 2,9%. A Nuoro sono 362 (di cui 259 artigiane), con un calo del 2,7%. A Oristano sono 250 (185 artigiane) registrando un -2,3%. Infine a Sassari ci sono 741 imprese, di cui 474 artigiane: le cancellate sono il 3,0%.

Giovani e camion è un binomio difficile da tenere insieme anche in Sardegna, sia per i costi elevati per il conseguimento della patente, sia per un lavoro impegnativo, che costringe a stare lontano da casa e dagli affetti, che assicura retribuzioni magre. Ciò comporta la carenza di figure professionali, situazione che non può essere colmata finché le paghe non verranno portate a livelli economici adeguati all'impegno della professione.

La carenza di giovani è diventato un problema centrale per il mondo dell'autotrasporto: gli autisti sono sempre meno e sono sempre più anziani. La prospettiva, da scongiurare, è di un mercato che rischia di "svuotarsi" nel momento in cui la generazione dei conducenti "veterani" andrà in pensione, perché i nuovi professionisti non sono sufficienti a colmare il gap.

FISCALITA'

Il tema della fiscalità ha in questi ultimi anni ingenerato non poca confusione tra i non addetti ai lavori. L'illusione che una "fiscalità di vantaggio" generale, non meglio definita e contestualizza fosse la panacea di tutti i mali si è scontrata non la realtà dei fatti e la necessità di ricondurre il ragionamento alla cornice normativa di riferimento, talvolta complessa e difficile lettura.

Parlare quindi oggi di fiscalità, anche nel contesto dei provvedimenti sul principio dell'insularità impone oggi prudenza, studio e serietà nelle proposte, anche per evitare il rischio di risultare poco credibili nei confronti degli interlocutori istituzionali.

A tal proposito, stante l'attuale quadro normativo, pare difficile immaginare una Sardegna "tax free" o comunque con differenziazioni dirimenti rispetto al resto delle regioni italiane.

Sarebbe più opportuno proporre dei modelli territoriali di riferimento a cui applicare eventualmente incentivi o sostegni per l'insediamento e il mantenimento di attività produttive, sulla falsariga ad esempio di quello che avviene per le ZES che proprio in questi anni in Italia stanno dispiegando gli aspetti vantaggiosi e attirando investimenti.

A titolo esemplificativo sarebbe interessante valutare la possibilità di incrementare la dotazione finanziaria delle Isole per consentire l'erogazione di finanziamenti agevolati sia conto interessi sia ancor più in conto capitale con alte percentuali di contributo pubblico (80-100%) per iniziative economiche intraprese da uomini tra i 18 e 45 anni e per donne di qualsiasi età con una durata massima di 20 anni.

A questi potrebbero combinarsi interventi su credito di imposta per abbattere la tassazione sulle assunzioni e sulle spese per il personale dipendente da introdurre da formare in azienda.



Cordiali saluti.

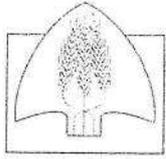
Daniele Serra

Segretario Regionale
Confartigianato Imprese Sardegna

 **Confartigianato Imprese Sardegna**



Via Sarpi, 1 – 09131 Cagliari - Tel.: 070/44891 - Fax: 070/44893
www.confartigianatosardegna.it - sardegna@confartigianatosardegna.it
C.F. 92022570920



**COLDIRETTI
SARDEGNA**

INSULARITA'

Con la riforma dell'articolo 119 della Costituzione, dopo il quinto comma, è stata inserita la seguente previsione: «la Repubblica riconosce le peculiarità delle Isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'**insularità**».

Risulta pertanto possibile, in linea con il dettato costituzionale, prevedere delle misure che consentano di azzerare gli svantaggi connessi alla condizione di insularità, rivolti essenzialmente all'annullamento degli "oneri" derivanti dalla necessità dell'attraversamento del mare sia via acqua che via aria, nonché alla ridotta attività economica a causa della minore diversificazione della stessa e alla conseguente limitata presenza di economia di scala.

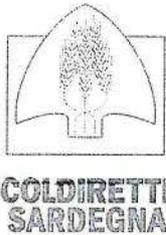
Con riferimento al comparto agro-alimentare, la declinazione del nuovo dettato costituzionale, può riguardare i temi dei trasporti e dell'energia.

Trasporti

Il solido principio della "continuità territoriale", intesa come capacità di garantire un servizio di trasporto che non penalizzi cittadini residenti in territori meno favoriti, quale è la Sardegna, si inserisce nel quadro più generale di garanzia dell'uguaglianza sostanziale dei cittadini e di coesione di natura economica e sociale, promosso in sede europea.

Il trasporto, infatti, se da un lato, si configura come attività di tipo economico, dall'altro, come elemento essenziale del "diritto alla mobilità", art. 16 della Costituzione, costituisce un servizio di interesse economico generale che dovrebbe essere garantito a tutti i cittadini, indipendentemente dalla loro posizione geografica.

Le caratteristiche peculiari del mercato dei trasporti impediscono la realizzazione di un mercato concorrenziale effettivo e, da questo, trae origine l'ammissibilità di interventi nazionali/statali rientranti nella sfera ampia dei cd. Aiuti di Stato, per poter sopperire alla citata mancanza di condizioni di mercato favorevoli. È questo della continuità territoriale marittima su cui ci si scontra e confronta da decenni, con alterne scelte strategiche che, in questo momento hanno visto il MIMS scegliere un quadro di intervento mirato sulle linee a "potenziale fallimento di mercato" che però le vede ridotte, e di molto, nel loro numero.



L'essere isola comporta quindi la necessità del superamento della barriera "mare" a fini commerciali e sociali, con costi di trasporto da valutare in sede di proposte correttive, rispetto ai costi di chi opera sulla terraferma.

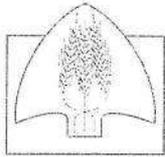
Va detto, in premessa a qualunque proposta correttiva, che non ci dovrebbe essere alcun richiamo alla "gratuità" dei costi di trasporto via mare e via aerea – se si vogliono ottenere reali opportunità di interventi correttivi virtuosi - ma, piuttosto, vi deve essere un costante richiamo alla equiparazione dei costi finanziari (e anche economici, ma ci torneremo più avanti) del complessivo sistema di trasferimento delle merci e delle persone.

Analizzando più nel dettaglio la situazione sarda, anche con rilevazioni a campione sul mercato del trasporto merci, si può paradossalmente scoprire che il vero gap non è dovuto al costo meramente finanziario, infatti come si può leggere nella tabella allegata il costo €/km raffrontato mare/terra è a vantaggio del trasporto via mare (con la distanza tra le coste che deve essere paragonata al costo via terra), ma piuttosto al "costo economico del tempo di trasporto". Il costo relativo alla distanza tra le coste sarde ed il continente, le 12-14-18 ore necessarie all'attraversamento del Tirreno nei due sensi, quindi nelle due fasi di importazione ed esportazione dei beni, rappresenta il vero vulnus ed il vero costo occulto dell'essere Isola.

Dovrebbe essere questo il nodo di ogni discussione sui trasporti e sui veri limiti imposti dall'insularità ed i benefici delle eventuali azioni correttive dovrebbero riguardare tutti i prodotti del comparto agro così come individuati e ricompresi nell'allegato 1 del Trattato UE.

Con riferimento specifico al trasporto marittimo le possibili modalità di intervento possono essere implementate mediante una delle seguenti modalità, tutte da prevedersi in un pacchetto complessivo di opportunità da utilizzarsi alternativamente:

- prevedendo che i costi "tempo" divengano per i soggetti che li sostengono dei crediti di imposta, con determinazione degli stessi;
- prevedendo il rimborso dei costi "tempo", sulla base di tariffe concordate (possibile attivare un sistema di rimborsi in maniera simile a quelli riconosciuti dal GSE che rimborsa una quota delle spese sostenute ad esempio nell'ambito dei contributi previsti per il conto termico)



**COLDIRETTI
SARDEGNA**

Per le merci deperibili e/o fresche si possono prevedere ed istituzionalizzare dei canali di accesso preferenziali e prioritarie rispetto alle altre tipologie di merci. (è già così, lo toglierei proprio, oppure lo citerei come esigenza di rafforzamento della misura)

Basso livello concorrenziale interno e mercato interno non sufficiente

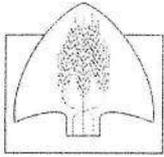
Legato al tema dei “costi” del trasporto è il tema del basso livello di concorrenza tra imprese del territorio. Questo, unitamente alla mancanza di economie di scala e basso potenziale del mercato interno (in riferimento a qualunque prodotto/servizio, visti i potenziali clienti limitati dal punto di vista demografico), rappresenta un altro dei punti sui quali il riconoscimento della peculiarità geografica della Sardegna dovrebbe focalizzare le proprie analisi. In sostanza, un mercato interno poco recettivo e ampio, unito come detto ad una bassissima propensione alla concorrenza interna e ad un altrettanto difficile competizione sui “costi tempo del trasporto”, imbrigliano in modo asfittico la nostra economia. Il nostro piccolo mercato non sarà in grado di assorbire i picchi produttivi, il “costo tempo” rende antieconomico il trasferimento di gran parte dei beni sulla terraferma, la mancanza di concorrenza rende difficile la crescita e la nascita di imprese realmente competitive. Una situazione questa che rasenta la tempesta perfetta.

Energia

Il tema dell’energia va visto sia con riferimento ai carburanti utilizzati nei cicli produttivi che come costi dell’energia elettrica sempre utilizzati nei cicli produttivi.

Nel caso del carburante agricolo una ipotesi può essere quella di azzerare totalmente le accise, rispetto alla situazione attuale dove il carburante per usi agricoli gode, in tutto il territorio italiano, già di una riduzione parziale (circa 65%) delle accise.

Per quanto riguarda l’energia elettrica, tenuto conto di quanta energia viene prodotta in Sardegna rispetto ai consumi interni, una ipotesi di intervento è limitare i costi ai soli Kw consumati (spese per la materia energia) eliminando le voci che riguardano le spese per il trasporto e la gestione del contatore nonché quelle relative agli oneri di sistema. IL tutto sempre riferito ai prodotti indicato nell’allegato 1 del Trattato dell’UE



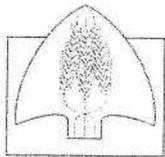
**COLDIRETTI
SARDEGNA**

Tabella 1

Costi per chilometro trasporto via gomma, mezzi CATEGORIA D (=> 25T)

FONTI MIMS, gennaio 2020

		Fogliol							
		Categoria							
		A		B		C		D	
V	Costo Km unitario	min	max	min	max	min	max	min	max
e i c o l o	ACQUISTO								
	Acquisto veicolo	0.0261	0.1700	0.0480	0.2368	0.0939	0.5164	0.1951	0.6238
	Acquisto rimorchio	0.0031	0.0240	0.0073	0.0605	0.0115	0.1064	0.0355	0.1064
	Acquisto semirimorchio	0.0063	0.0083	0.0125	0.0396	0.0146	0.0918	0.0177	0.0918
	MANUTENZIONE								
	Manutenzione veicolo	0.0156	0.0887	0.0271	0.0887	0.0365	0.0887	0.0438	0.1095
	Manutenzione rimorchio	0.0010	0.0031	0.0042	0.0052	0.0063	0.0104	0.0104	0.0209
	Manutenzione semirimorchio	0.0031	0.0031	0.0042	0.0052	0.0063	0.0104	0.0104	0.0209
	REVISIONI	0.0000	0.0000	0.0000	0.0010	0.0000	0.0010	0.0000	0.0000
	PNEUMATICI								
	Pneumatici veicolo	0.0052	0.0282	0.0146	0.0720	0.0751	0.1377	0.0835	0.1377
	Pneumatici rimorchio	0.0042	0.0063	0.0271	0.0824	0.0542	0.1346	0.0542	0.0949
	Pneumatici semirimorchio	0.0177	0.0542	0.0271	0.1001	0.0355	0.1408	0.0542	0.1460
	Bollo								
	Bollo veicolo	0.0000	0.0136	0.0000	0.0063	0.0010	0.0073	0.0000	0.0104
	Bollo massa rimorchiabile	0.0000	0.0104	0.0000	0.0094	0.0010	0.0104	0.0000	0.0104
	Assicurazioni	0.0005	0.0261	0.0052	0.0282	0.0104	0.0365	0.0146	0.0417
	Ammortamento								
	Ammortamento veicolo	0.0104	0.0709	0.0198	0.0981	0.0386	0.2138	0.0803	0.2577
Ammortamento rimorchio	0.0010	0.0083	0.0021	0.0209	0.0042	0.0365	0.0125	0.0365	
Ammortamento semirimorchio	0.0021	0.0031	0.0042	0.0136	0.0052	0.0313	0.0063	0.0313	
A l t r o	Stipendio	0.3651	0.4027	0.3776	0.4141	0.3881	0.4277	0.3881	0.4277
	Trasferte	0.0008	0.0730	0.0083	0.0730	0.0083	0.0730	0.0083	0.0730
	Straordinari	0.0000	0.0292	0.0000	0.0303	0.0000	0.0313	0.0000	0.0313
	Energia	0.1449	0.2122	0.3481	0.2924	0.3804	0.4141	0.4309	0.5305
Pedaggiamento					0.1763				
		0.784	1.412	1.114	1.854	1.347	2.696	1.622	2.979



**COLDIRETTI
SARDEGNA**

Tabella 2

NB. Rilevazioni del 17/11/2022 – Viaggio semirimorchio 13,5 mt, andata pieno ritorno vuoto.

Linea	Costo A/R	Km A/R	Costo €/km
LIV-CAG	1220 €	1112	1.097 €/km
CAG-CIV	750 €	890	0.843 €/km
LIV-OLB	770 €	600	1.283 €/km
CAG-NAP	784 €	962	0.815 €/km



Confederazione Nazionale
dell'Artigianato e della Piccola
Media Impresa

Federazione Regionale della Sardegna
09122 Cagliari – Viale Elmas, 33/35
Tel. (070) 273728 – Fax (070) 273726
www.cnasardegna.it - regionale@cnasardegna.it

Consiglio Regionale della Sardegna

Commissione speciale per il riconoscimento del principio di insularità

Tavoli di progetto sull'insularità

Cagliari 18 Novembre 2022

Contributo del presidente della CNA Sardegna
Luigi Tomasi

Grazie al Presidente Cossa e ai componenti della commissione Insularità, per lo straordinario lavoro compiuto in questi anni a fianco del comitato, che ha consentito di cogliere il primo e il più importante obiettivo, inserire in costituzione il principio di insularità.

Grazie anche per l'attenzione e il coinvolgimento, sempre ricercato, con le forze sociali e della rappresentanza, di cui questo ulteriore invito a partecipare ai tavoli di progetto sull'insularità, nella sede istituzionale più importante delle nostre istituzioni regionali, il Consiglio, è per noi particolarmente significativo e vi aderiamo convintamente.

La lettera con cui il Presidente Cossa ci invita a partecipare all'iniziativa di oggi, ci assegna un compito assai gravoso, cui è difficile corrispondere, in termini altrettanto chiari e netti così come lo sono i quesiti posti.

Quali soluzioni in tema di accessibilità esterne e interne; quali strade da seguire e su quali leve puntare?

Intanto, ci conforta la risoluzione approvata all'unanimità dalla Commissione speciale per l'insularità nella seduta del 9 Agosto



Confederazione Nazionale
dell'Artigianato e della Piccola
Media Impresa

Federazione Regionale della Sardegna
09122 Cagliari – Viale Elmas, 33/35
Tel. (070) 273728 – Fax (070) 273726
www.cnasardegna.it - regionale@cnasardegna.it

2022, che impegna il Presidente della Regione e il Governo Regionale a istituire un organismo tecnico composto da esperti qualificati con elevata competenza giuridiche ed economiche che supportino, nel processo assai complesso del confronto con lo Stato e l'Unione Europea a cui sono chiamati la Giunta e il Consiglio Regionale.

Questo, a nostro avviso, è il metodo più corretto e serio, per affrontare temi così complessi, che richiedono conoscenze tecniche sui trattati, sui regolamenti europei, sulle norme di finanza pubblica, sullo stato di attuazione degli accordi Stato/Regione, che sono la preconditione per esercitarsi poi sugli strumenti e sulle tecniche da portare al tavolo dello Stato e dell'Unione Europea per raggiungere obiettivi che consentano di ridurre gli svantaggi derivanti dalla nostra condizione.

Nella nostra organizzazione, parlo della mia Confederazione, siamo organizzati per gestire, anche con attività di studio e ricerca, gli aspetti inerenti la rappresentanza di interessi di cui siamo portatori anche attraverso le analisi sulle dinamiche socio economiche;

Non siamo attrezzati per gestire materie giuridico-istituzionali così articolate e complesse da poter indicare soluzioni, su argomenti che richiedono prima un'istruzione approfondita e le cui ipotetiche soluzioni possono essere trovate solo ai tavoli di confronto con i soggetti istituzionali nazionali ed europei;

Rimane però il nostro, un ruolo importante, al fianco dell'istituzione Regione, per condurre nelle forme che verranno decise, anche insieme a noi, le battaglie per ottenere il riconoscimento in termini di opportunità, pari condizioni, che la



Confederazione Nazionale
dell'Artigianato e della Piccola
Media Impresa

Federazione Regionale della Sardegna
09122 Cagliari – Viale Elmas, 33/35
Tel. (070) 273728 – Fax (070) 273726
www.cnasardegna.it - regionale@cnasardegna.it

Sardegna reclama per poter garantire ai propri abitanti, cittadini e imprese i diritti spettanti.

Un ruolo importante il nostro, per assicurare il sostegno e la partecipazione dei nostri mondi, a cui deve unirsi il coinvolgimento, attivo, consapevole e partecipato di tutta la società sarda.

Fatte queste premesse, possiamo avanzare con maggior tranquillità alcune indicazioni rispetto al processo che si apre, in ragione delle conoscenze molto parziali che possiamo avere sullo stato di attuazione degli accordi di finanza pubblica con lo stato, nell'ambito del già vigente tavolo tecnico/ politico tra lo Stato e la Regione Sardegna che dal mese di Febbraio 2022 ha avuto nuovo impulso e di cui non conosciamo gli ultimi sviluppi.

Quello che è noto è quanto risulta dai documenti ufficiali che la Regione rende disponibili sui siti istituzionali;

Sappiamo che in forza dell'accordo sottoscritto nel mese di Dicembre 2021 con lo Stato da qui al 2025, è stata raggiunta un'intesa che assicura alla Sardegna in materia di finanza pubblica un quadro definitivo.

Gli importi degli accantonamenti sulle quote dei tributi erariali, fino al 2025 è stabilità in 306,4 mln di euro; a decorrere dal 2022, ci viene riconosciuto l'importo di 100 mln annui, fino al 2025 a titolo di acconto per la compensazione degli svantaggi strutturali derivanti dalla condizione di insularità.

A queste si aggiungono in forza dell'accordo, Stato/Regione del novembre 2019, vigente per le parti non modificate nel 2021,



Confederazione Nazionale
dell'Artigianato e della Piccola
Media Impresa

Federazione Regionale della Sardegna
09122 Cagliari – Viale Elmas, 33/35
Tel. (070) 273728 – Fax (070) 273726
www.cnasardegna.it - regionale@cnasardegna.it

risorse aggiuntive per il triennio 2023/2025, sia di parte corrente sia di parte capitale per gli investimenti.

Ancora, viene riconosciuto alla Sardegna, un contributo straordinario per entrate pregresse di 46 mln di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e risorse aggiuntive (per opere pubbliche, manutenzione straordinaria, macchinari, mezzi di trasporto, ecc.) per complessivi 1425 milioni dal 2020 al 2033 (per il triennio 2023/25 circa 300 mln di euro di risorse disponibili) a cui si aggiungono ulteriori 111 milioni per investimenti in ambito sanitario.

Nell'ambito del tavolo tecnico – politico, che esiste dunque e sta operando, **la Sardegna ha già avanzato allo Stato, a compensazione degli svantaggi strutturali derivanti dalla condizione insulare** la cancellazione del contributo alla finanza pubblica, quale concorso al pagamento degli oneri del debito pubblico, che attualmente è quantificato in 306.4 mln di euro all'anno;

Cifra il cui importo è stata ridimensionata nella entità richiesta dallo Stato, in questi anni, a tutte le regioni a seguito della crisi pandemica;

Ricordo però, che precedentemente, negli anni 2014, 2015, 2016, alla Sardegna era richiesto un contributo annuo per il concorso al risanamento del debito pubblico nazionale che si aggirava intorno ai 680 mln. di euro;

Dentro questo quadro di riferimento, la regione Sardegna è chiamata a valutare oggi, alla luce dell'inserimento in costituzione del principio di insularità, come questa nuova condizione modifichi i rapporti tutti con lo Stato e dunque ai tavoli del confronto come



Confederazione Nazionale
dell'Artigianato e della Piccola
Media Impresa

Federazione Regionale della Sardegna
09122 Cagliari – Viale Elmas, 33/35
Tel. (070) 273728 – Fax (070) 273726
www.cnasardegna.it - regionale@cnasardegna.it

debba essere quantificata anche in termini economici l'insieme delle criticità tutte che gli svantaggi dell'Insularità comportano (trasporti, energia, infrastrutture in primis) anche rispetto alle intese già raggiunte;

Questo è un primo aspetto.

Vi sono poi questioni aperte di stringente attualità, in tema di trasporti e di continuità marittima, persone e merci, e poi ancor più la continuità aerea;

Su quella marittima, pur essendo competenza dello Stato, la regione è chiamata ad esprimere la propria intesa.

Sappiamo che in passato non è avvenuto, anche per nostra responsabilità nel non aver preteso il rispetto delle prerogative che il nostro Statuto prevede e ci assegna;

Leggiamo nei documenti approvati dalla Giunta Regionale che è in atto un confronto continuo con il Ministero delle Infrastrutture sulle diverse tratte sottoposte agli oneri di Servizio Pubblico che interessano i collegamenti Sardegna – continente.

Risultano affidate con gara pubblica Cagliari/Napoli/Palermo e Porto Torres – Genova per la durata di 5 anni.

Sarebbero in corso le interlocuzioni con il ministero delle infrastrutture, per definire i contenuti della gara pubblica per l'assegnazione definitiva pluriennale del collegamento.

Il collegamento Olbia/Civitavecchia, viene assicurato con l'imposizione dell'obbligo di servizio pubblico, accettato da più operatori senza compensazione economica da parte dello stato.



Confederazione Nazionale
dell'Artigianato e della Piccola
Media Impresa

Federazione Regionale della Sardegna
09122 Cagliari – Viale Elmas, 33/35
Tel. (070) 273728 – Fax (070) 273726
www.cnasardegna.it - regionale@cnasardegna.it

Sulla continuità aerea, è nota la condizione di eccezionale criticità.

Volotea e ITA, hanno accettato di volare dai nostri aeroporti sulle tratte Roma – Fiumicino – Milano senza esclusiva e senza compensazioni purtroppo solo fino a Febbraio 2023.

Su questo tema occorre fare chiarezza sull'aspetto ambiguo su cui in questi anni si è giocata purtroppo una partita che è stata caricata anche di significati ideologici e politici che poco hanno a che fare con le soluzioni tecniche, peraltro assai complesse che la materia propone;

Mi riferisco al tema che ruota intorno alla cosiddetta tariffa unica e al tema residenti e non residenti;

Occorre valutare, anche insieme allo Stato, se vi siano presupposti oggettivi e concreti per far accettare all'Unione Europea questa impostazione che fa gravare sulla fiscalità generale anche l'onere di far viaggiare i non residenti;

Diversamente si accantoni questa opzione e si trovino soluzioni che offrano ai Sardi condizioni che consentano per numero di destinazioni e con le frequenze necessarie, di potersi spostare per studio, lavoro senza le penalizzazioni che abbiamo fin qui conosciuto.

Concludo su un argomento e su un tema non secondario, che interseca l'insieme di queste questioni e finirà nei prossimi mesi e anni per essere centrale e dirimente per le regioni meridionali ed anche per la nostra Sardegna, ed è il tema che si giocherà sulla cosiddetta "autonomia regionale differenziata".



Confederazione Nazionale
dell'Artigianato e della Piccola
Media Impresa

Federazione Regionale della Sardegna
09122 Cagliari – Viale Elmas, 33/35
Tel. (070) 273728 – Fax (070) 273726
www.cnasardegna.it - regionale@cnasardegna.it

Tema che ha ripreso vigore in queste settimane, che ha visto negli anni scorsi costruirsi una sorta di santa alleanza tra le regioni ricche, anche governate da maggioranze di segno politico diverso, accomunate dalla richiesta di ottenere maggiore autonomia nel gestire in proprio materie oggi di pertinenza dello Stato, tra cui l'Istruzione, con la finalità di trattenere nei propri territori le entrate fiscali sulla base, in fase di avvio della spesa storica, ma subito dopo di quella "cosiddetta standard" che le avvantaggia in maniera significativa, a danno delle regioni meridionali;

Un tema che non è solo finanziario ed economico, cosa di non poco conto, ma che chiama in causa l'unità dello stato e i diritti di cittadinanza universale, quello dell'istruzione in primis;

Tentativo che si vorrebbe realizzare, senza prima dar corso ed attuare come prevede l'art. 117 della Costituzione, i Livelli Essenziali delle Prestazioni (LEP), che altro non sono che i diritti di cittadinanza universale che lo Stato è tenuto ad assicurare a tutti i cittadini in termini di eguali servizi su tutto il territorio nazionale;

Circolano già, in questi giorni, alcune bozze in materia di Istruzione, che se attuate, sulla base delle simulazioni con riferimento ai "costi standard" producono un travaso di risorse dalle regioni del Sud a quelle del Nord di 1,4 miliardi di euro, con la Sardegna che in materia di Istruzione dovrebbe rinunciare a 193 mln. di euro;

E' evidente come questo tema meriti da parte del Consiglio regionale e delle forze politiche e sociali tutte un'attenzione particolare, perché le decisioni che verranno prese su questa materia, incideranno pesantemente sulle condizioni materiali ed immateriali dei cittadini sardi negli anni a venire.



**Confederazione Nazionale
dell'Artigianato e della Piccola
Media Impresa**

Federazione Regionale della Sardegna
09122 Cagliari – Viale Elmas, 33/35
Tel. (070) 273728 – Fax (070) 273726
www.cnasardegna.it - regionale@cnasardegna.it

Concludo con l'auspicio presidente Cossa, che questo Tavolo sull'Insularità, venga mantenuto, riunito e aggiornato così da farne il soggetto che sui temi e sui contenuti di questo processo che si avvia che chiamiamo “Insularità” si possa costruire una partecipazione attiva dei nostri mondi alle giuste rivendicazioni e ai giusti obiettivi che insieme ci stiamo dando.

Dare attuazione al principio di continuità territoriale per superare gli svantaggi legati all'insularità

Considerazioni e proposte

Cagliari, 18 novembre 2022

Premessa

La continuità territoriale deve riguardare tutte le dimensioni dello sviluppo di una comunità: quella sociale, quelle culturale e quella economica.

Essa deve quindi permettere le massime capacità di interscambio, confronto, incontro tra le componenti delle comunità di famiglie, associazioni, imprese, amministrazioni e istituzioni che operano nella nostra regione e quelle che operano in altre regioni italiane ed europee.

Ne va della crescita in termini di integrazione sociale nel contesto nazionale e comunitario; da tali capacità dipende la crescita culturale dei cittadini ed infine lo sviluppo socioeconomico dei territori attraverso la maggiore produttività e quindi competitività delle imprese che operano nell'Isola.

Per questi motivi, al fine di ottenere la migliore attuazione del principio della continuità territoriale per la Sardegna, occorre **superare il concetto di fattibilità economica e finanziaria** come parametro di valutazione sulla convenienza e sulla opportunità o meno di realizzare un investimento: infatti, col ricorso al solo parametro della fattibilità economico – finanziaria in Sardegna non sarà mai conveniente realizzare una struttura o infrastruttura, considerati innanzitutto la ristrettezza della domanda e l'indice di saturazione dell'utilizzo di una infrastruttura o anche di una struttura.

È invece fondamentale **valutare l'impatto sociale**, culturale ed economico di un investimento sulle comunità interessate dalla realizzazione delle opere. Ed occorre compiere tale valutazione guardando a lungo e lunghissimo termine. In tal senso appare lungimirante la logica che sta alla base del social impact investing.

A titolo d'esempio, si faccia riferimento alla realizzazione di un tratto di ferrovia, che gli indici universalmente considerati corretti sul piano della fattibilità economico-finanziaria (ossia del ritorno economico in un dato lasso di tempo) considerano conveniente solo se superiore ai 100-120 km, in quanto al di sotto di questa distanza le persone reputano più conveniente o opportuno l'utilizzo del trasporto su auto privata. È evidente che se si adotta il parametro della valutazione d'impatto in termini di apertura di un territorio e quindi di miglioramento degli indici di accessibilità ad un'area (tempi, disponibilità, frequenza e comodità, costo, giudizio etico ecc.) è decisamente probabile che nel lungo e lunghissimo tempo la realizzazione di tale infrastruttura condiziona le probabilità di sviluppo di una o più comunità locali, tanto più se queste ultime hanno sempre sofferto un isolamento interno, come è nel caso di molti territori della nostra Isola.

Considerate queste premesse, di seguito si indicano alcune ipotesi di soluzione che secondo Confcooperative Sardegna potrebbero costituire una concreta attuazione al principio della continuità territoriale con cui superare i gap causati alla Sardegna dalla sua condizione insulare in termini di *accessibilità, fiscalità e disponibilità e costo di energia*.

Le proposte in termini di accessibilità

Come già scritto, occorre guardare alla continuità territoriale come strumento di sviluppo sociale, culturale oltre che economico dell'intera comunità regionale.

Questo concetto evidentemente comporta che non si deve compiere l'errore di impostare i provvedimenti con cui attuare la continuità territoriale al solo fine di incrementare i flussi turistici da e per la Sardegna.

Alla arretratezza del sistema istruzione-formazione-inserimento lavorativo si pone rimedio attraverso la realizzazione di investimenti pubblici in cultura, di cui lo scambio informativo, formativo ed educativo è una componente fondamentale.

Il modello di continuità territoriale che si intende adottare preveda riserve di spazi dedicati a scuole, università, a percorsi formativi, al di là di ogni specifica agevolazione finanziaria in termini di minor costo al consumo. Analogo ragionamento si dovrebbe realizzare al fine di garantire possibilità di viaggi per motivi business ad imprenditori e lavoratori tanto sardi quanto non sardi.

Ancor più importante il fatto che si preveda una corsia di assoluta priorità per i viaggi finalizzati alle cure in centri medici ad altissima specializzazione siti fuori dalla regione.

Se questo obiettivo complessivo della disponibilità garantita di posti per viaggiare, tanto per via aerea quanto per via marittima, è universalmente individuato, occorre guardare alla modalità di attuazione con approccio quanto più pragmatico possibile, attivando le leve organizzative più opportune sul piano della realizzazione delle risposte strutturali al gap dell'insularità dell'intera Sardegna, anche tenuto conto che le risorse non sono evidentemente infinite.

Innanzitutto si deve considerare che un problema per il trasporto passeggeri da e per l'Isola nei mesi da aprile a ottobre praticamente non esiste: in questi 7 mesi, dove si concentrano oltre l'80% dei viaggi da e per la Sardegna, la disponibilità di voli e vettori navali assicurati dalle compagnie cosiddette low cost e il pieno utilizzo delle rotte navali è stata tale da aver consentito di raggiungere il traguardo dei quasi 8 milioni di arrivi da gennaio a ottobre 2022 e il dato è ovviamente ancora in crescita.

Si tratta di un dato più che doppio rispetto a quello di soli 20 anni fa e viene dopo due anni, il 2020 e il 2021, in cui l'Italia e l'Europa si sono fermate per l'imperversare della pandemia da covid-19.

Occorre anche annotare che sul piano dei costi, la concorrenza tra i vettori ha determinato un abbattimento degli stessi per quanto riguarda le rotte aeree, mentre per quanto riguarda i viaggi in nave sono evidenti le conseguenze della sostanziale situazione di monopolio che attualmente condiziona i mari sardi.

I turisti sono arrivati nell'Isola spendendo molto meno che in passato tramite aerei.

Il punto critico è rappresentato dalla scarsa disponibilità di voli negli altri 5 mesi che vanno da novembre a marzo e dei relativi costi, considerato che tanto le rotte navali quanto quelle aeree si riducono drasticamente, come certifica la cronaca di questi giorni.

La soluzione che quindi propone la Confcooperative Sardegna è quella di adottare un sistema misto che colga le opportunità offerte dal mercato nelle rotte aeree dagli scali sardi non solo per Roma e Milano, ma anche per tante altre destinazioni nazionali primarie (Torino, Bologna, Verona, Venezia, Firenze, Pisa, Genova, Perugia, Napoli, Bari, Palermo, Catania ecc.). In tutti questi casi, occorre evitare che i vettori aerei non si contendano i clienti e per i residenti in Sardegna si dovrebbe porre un tetto oltre il quale interverrebbe un rimborso della maggiore spesa. Ad esempio, se si considera che il volo per Firenze abbia costo fissato ex ante pari a 90 Euro in regime di continuità, nel caso in cui il residente lo acquistasse (evidentemente con congruo anticipo) a 50 Euro non godrebbe di alcun rimborso, ma se invece lo acquistasse a 140 Euro, allora avrebbe diritto ad un rimborso pari a 50 Euro ($€ 140 - € 90 = € 50$).

Diversa impostazione si dovrebbe dare alla attuazione della continuità territoriale nei mesi dove la concorrenza tra le compagnie aeree è decisamente molto ridotta. In questo caso, occorrerebbe fissare degli oneri di servizio, con la indizione di una gara internazionale di durata pluriennale, che dovrebbe prevedere che per le stesse destinazioni prima ricordate i vettori si impegnino a garantire per i residenti un numero minimo di posti, con determinate caratteristiche, e con riferimento a specifiche fasce orarie non inferiori a determinati standard fissati opportunamente nel bando di gara.

Una riflessione specifica riguarda la continuità territoriale marittima: in questo caso, infatti, se è vero che occorre calmierare con meccanismi di rimborso i costi sostenuti dai residenti per i viaggi (con o senza auto al seguito) in tutti i periodi dell'anno, il problema si pone per la frequenza effettiva delle rotte da e per gli scali sardi durante i mesi invernali, quando la disponibilità scema in modo drastico.

In questo caso, gli oneri di servizio dovrebbero imporre la effettuazione della rotta navale, anche se antieconomica in termini assoluti, come avverrebbe in caso di assenza totale di domanda.

Analoghe proposte riguardano **la continuità territoriale per il trasporto delle merci**, che soprattutto nei mesi estivi soffre particolarmente la congestione dei trasporti marittimi e che in alcuni casi, come quello delle produzioni agroalimentari che hanno una shelf life piuttosto limitata, rischia di divenire quasi impossibile o in assoluto antieconomica considerato l'indice di deperimento delle merci.

Da ultimo, ma non certo per importanza, occorre valutare la questione degli impegni finanziari che sono richiesti allo Stato e alla Regione in termini complementari per dare attuazione al nuovo principio sancito in Costituzione.

Solo relativamente a margine del tema dell'accesso alle comunità della Sardegna e alla loro integrazione con le comunità d'oltre mare, vi è quello particolarmente grave in Sardegna della cosiddetta continuità territoriale interna, che riguarda evidentemente in particolare alcuni territori che soffrono di un isolamento nell'isolamento.

In questo caso, si tratta di dar vita ad un vero Piano di Rinascita, come viene definito nelle carte costituzionali, a partire dallo Statuto Autonomistico della Regione Sardegna (Legge costituzionale n. 2 del 1948) che riprendeva ed attuava la Costituzione repubblicana.

Le proposte in termini di fiscalità di vantaggio

La fiscalità di vantaggio rappresenta senza dubbio uno degli strumenti di maggior efficacia per garantire l'attrazione di nuovi investitori, ovviamente combinata con la possibilità di valorizzare delle filiere produttive grazie, in particolare, alla presenza adeguatamente concentrata di risorse naturali o professionali.

Una unità di misura del danno causato dall'insularità alle famiglie e alle imprese in termini economici è stato individuato da ultimo dalla ricerca empirica e dal relativo algoritmo utilizzato dall'Istituto Bruno Leoni con una ricerca del 2020 intitolata "Il costo dell'insularità", i cui risultati confermano le ricerche effettuate dall'Ufficio Studi di Confcooperative Sardegna che aveva stimato il costo in termini di danno emergente e di mancato utile a carico del sistema produttivo regionale partendo dall'analisi dei bilanci delle imprese che esportano dall'Isola e di quelle che si devono approvvigionare di materie prime e semilavorati dalle regioni italiane.

In sintesi, presi come riferimento i dati sul PIL pro capite del 2018 disponibili nel 2020, dallo studio dell'Istituto Bruno Leoni si stima che la tassa sull'insularità che paga il sistema produttivo regionale è pari a circa 5.700 Euro, ossia circa il 25% del PIL pro capite registrato nello stesso anno in Sardegna che è stato pari a circa 21mila Euro (contro la media nazionale di circa 29mila Euro).

In altri termini, *solo sul piano economico*, il gap della disponibilità di ricchezza disponibile nell'Isola sarebbe quasi del tutto colmato se ci fossero effettive condizioni strutturali di continuità territoriale tra la Sardegna e la penisola italiana.

Si potrebbe pertanto ipotizzare una riduzione delle imposte sui redditi delle imprese (IRES) e delle persone fisiche (IRPEF) a carico delle finanze statali, quindi senza che ciò abbia impatto sulle entrate delle finanze regionali, pari a non meno di un terzo del dovuto da parte di ciascun soggetto d'imposta, mantenendo dunque le relative dimensioni unitarie di partenza.

Oltre a questo importante incentivo, si dovrebbe prevedere di rendere strutturale l'incentivo previsto dalla normativa nazionale istitutiva delle Zone Economiche Speciali, pari in sintesi ad un credito d'imposta del 50% sui nuovi investimenti realizzati dalle imprese che operano nell'Isola, riscattabile in 7 anni dalle imprese.

Il dato interessante riguarda **le procedure amministrative estremamente semplificate** che sono state adottate per la autorizzazione e valutazione di tali investimenti che si possano rendere strutturali e costanti nel tempo.

Questo incentivo dovrebbe inoltre essere reso complementare alla **istituzione della zona franca doganale**, che fungerebbe da volano in grado di attrarre investimenti di imprese funzionali a costruire valore aggiunto con la trasformazione di semilavorati arrivati da altri siti anche dislocati in diversi

continenti, che necessitano di ulteriori lavorazioni per la loro collocazione nell'Unione Europea, che rappresenta il mercato più grande del mondo. Questi investimenti evidentemente andrebbero a concentrarsi nelle zone franche doganali, ma si approvvigionerebbero di semilavorati o strumenti realizzati da altre imprese presenti in altre aree della Sardegna, che sarebbe strutturalmente ed integralmente zona economica speciale.

L'istituzione della zona franca doganale richiama di per sé la necessità che si cerchino nuovi operatori interessati a transitare nell'area del Porto Canale di Cagliari, quale potrebbe essere (ed in realtà doveva già essere) la zona franca doganale della Sardegna, verso cui convogliare le rotte da un numero adeguato di porti industriali di imbarco delle merci destinate ad ulteriori lavorazioni nella zona franca di Cagliari e poi a sdoganamento presso altri porti dell'Unione.

Le proposte in termini di disponibilità e costi dell'energia

La condizione di insularità ha da sempre generato un notevole sovraccosto energetico per le imprese sarde, in particolare a causa del fatto che non sono mai state realizzate le infrastrutture in grado di veicolare in modo ramificato il gas metano nei territori dell'Isola.

Considerata l'insularità era stato previsto negli anni passati la riserva dell'80% del fabbisogno energetico medio annuo regionale, per cui in Sardegna si doveva produrre il 180% del fabbisogno energetico di famiglie, imprese e pubbliche amministrazioni dell'Isola essendo ancora mal collegata l'Isola alla penisola.

Negli ultimi 20 anni la situazione è migliorata in termini di qualità del dispacciamento, non lo è affatto sul piano dei costi: le speculazioni recenti hanno persino reso urgentissima l'attuazione delle linee di un programma energetico regionale, che non è stato aggiornato negli ultimi anni, ma dove dovrebbero essere considerate alcune opzioni fondamentali tra cui in primis:

- la progressiva indipendenza (o scarsa dipendenza) energetica da fonti fossili;
- la sostenibilità ambientale delle fonti di produzione energetica e la composizione quindi del mix energetico regionale fortemente basato sulle fonti rinnovabili;
- l'abbattimento dei costi dell'energia per famiglie e imprese;
- infine, l'accelerazione dei procedimenti amministrativi che sottendono alla attivazione degli impianti di produzione energetica da parte delle autorità competenti.

Per quanto riguarda le scelte specifiche che occorre compiere sul piano delle politiche energetiche con cui favorire il superamento dei limiti dettati dall'insularità, Confcooperative propone un piano di sviluppo energetico pluriennale basato su forti incentivazioni per l'acquisizione di sistemi di produzione da fotovoltaico o minieolico nelle abitazioni e/o nelle MPMI. In questo modo si potrebbero certamente abbattere i costi medi energetici, anche grazie al fatto che la manutenzione dei sistemi di produzione dell'energia sarebbero a carico di coloro che godrebbero del risparmio dei costi dell'energia.

Nei prossimi Si dovrebbe operativamente integrare i sistemi di agevolazione nazionali, da un lato; favorire il massimo snellimento burocratico dei procedimenti autorizzativi e laddove possibile agevolare gli investimenti con finanziamenti a tasso zero, dall'altro.

Considerato che tale programma non avrebbe durata inferiore ai 10 anni, nell'immediato occorrerebbe favorire l'integrazione dei porti sardi con investimenti in grado di renderli accessibili da parte delle navi gasiere, ossia le imbarcazioni in grado di rigassificare il gas liquido che arriverebbe attraverso navi cisterna.

Confcooperative resta a disposizione per ogni approfondimento.

Parlamento europeo: lettera del Presidente Pais al Presidente Fontana e al ministro Calderoli: "Sardegna penalizzata"

La richiesta di un incontro per discutere modalità e tempi di avvio e conclusione di una riforma del sistema di elezione dei membri al Parlamento europeo che garantisca una adeguata rappresentanza alla Sardegna è stato sollecitato, questa mattina, dal Presidente del Consiglio regionale Michele Pais in due lettere inviate al Presidente della Camera dei Deputati Lorenzo Fontana e al Ministro per gli Affari regionali e le Autonomie Roberto Calderoli.

"La legge 24 gennaio 1979, n. 18, che disciplina l'elezione della componente italiana presso il Parlamento europeo, penalizza fortemente – scrive il Presidente Pais nelle lettere – la rappresentanza istituzionale della Sardegna soprattutto a causa della suddivisione delle circoscrizioni elettorali che vede il territorio sardo accorpato a quello della Regione Sicilia".

Per il Presidente Pais il collegio unico, anche a causa della notevole differenza del numero di aventi diritto al voto appartenenti alle due isole, ha consentito di eleggere al Parlamento europeo esponenti sardi solo in maniera sporadica, e in questa legislatura nessun sardo.

"Conoscendo la Vostra sensibilità sui temi dell'Autonomia e della salvaguardia della identità territoriale – continuano le lettere – chiedo la disponibilità per un incontro per discutere i dettagli di questa riforma che dovrà essere approvata prima del prossimo appuntamento elettorale per il rinnovo del Parlamento europeo".

Il Presidente Pais ha ricordato al Presidente Fontana e al Ministro Calderoli che la necessità di una tempestiva riforma è stata espressa, oltre che dal Consiglio regionale della Sardegna e dal Presidente della Regione Christian Solinas, anche dalla Conferenza dei Presidenti delle Assemblee legislative delle Regioni e delle Province autonome che, già l'anno scorso, ha approvato all'unanimità una proposta per la suddivisione dei collegi, andando avanti anche nello studio delle modalità di realizzazione.

Condividi:

<https://www.consregsardegna.it/parlamento-europeo-lettera-del-presidente-pais-al-presidente-fontana-e-al-ministro-calderoli-sardegna-penalizzata/>

CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA

PROPOSTA DI LEGGE NAZIONALE

N. 10/NAZ

presentata dai Consiglieri regionali
COSSA - GIAGONI - CAREDDA - LAI - MELONI - AGUS - LI GIOI - MUNDULA - COCCIU

il 3 novembre 2022

Modifiche alla legge 24 gennaio 1979, n. 18, concernenti l'istituzione delle circoscrizioni Sicilia e Sardegna per l'elezione dei membri del Parlamento europeo spettanti all'Italia

RELAZIONE DEI PROPONENTI

Il 28 luglio 2022 è stata approvata dalla Camera in seconda e definitiva lettura una importante riforma costituzionale che ha introdotto nell'articolo 119 della Costituzione una norma di tutela delle Isole italiane, in forza della quale "La Repubblica riconosce le peculiarità delle Isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità".

Non c'è dubbio che, accanto agli aspetti che investono negativamente lo sviluppo economico e sociale delle isole, vi sono anche quelli che riguardano la loro rappresentanza istituzionale, che non sempre viene garantita in modo efficace.

Questo vale ad esempio per quanto attiene alla rappresentanza della Sardegna nella massima sede della democrazia europea, affidata sostanzialmente alla sorte, data la grande sproporzione tra il numero degli elettori siciliani e quelli sardi.

Si tratta di un tema da sempre molto sentito nell'Isola, dove il fatto di essere spesso tagliati fuori dalle più importanti sedi decisionali è vissuto con molta sfiducia e insofferenza, anche perché vi è la piena consapevolezza che molte delle politiche e delle scelte che riguardano la Sardegna si sviluppano e vengono adottate a livello europeo. Vale la pena di rammentare che nel giugno 2022 il Parlamento europeo ha approvato una importante risoluzione denominata "Patto per le Isole", la quale mira proprio a ottenere una maggiore e più specifica attenzione delle Istituzioni europee nei confronti dei territori insulari.

Da questa considerazione prende le mosse la presente proposta di legge, che mira a sanare questo grave deficit di democrazia. Essa intende apportare una marginale modifica alla legge elettorale per le elezioni europee, istituendo una nuova circoscrizione, al fine di garantire la rappresentanza della Sardegna nel Parlamento europeo.

Per consentire l'elezione dei candidati più votati delle liste che nell'isola conseguono maggior numero di voti si prevede anche che nelle operazioni per il riequilibrio nazionale fra liste eccedentarie e liste deficitarie non si tenga conto della circoscrizione Sardegna. Questo correttivo è necessario in quanto il meccanismo del riequilibrio, considerato che nelle operazioni di distribuzione dei seggi in Sardegna nessuno riesce ad ottenere un quoziente pieno e che i resti risulteranno comunque sempre molto bassi, determina oggi l'elevata probabilità che a rappresentare la Sardegna nel Parlamento europeo vadano candidati di partiti che in Sardegna ottengono percentuali molto basse e quindi scarsamente rappresentativi degli elettori sardi.

TESTO DEL PROPONENTE

Art. 1

Sostituzione di tabella

1. La tabella A allegata alla legge 24 gennaio 1979, n. 18 (Elezioni dei rappresentanti dell'Italia al Parlamento europeo) è sostituita dalla tabella A di cui all'allegato 1 annesso alla presente legge.

Art. 2

Modifiche alla legge n. 18 del 1979 in materia di operazioni di riequilibrio territoriale

1. Dopo il comma 1 dell'articolo 51 della legge n. 18 del 1979, è inserito il seguente:
"1 bis. Nelle operazioni per il riequilibrio nazionale fra liste eccedentarie e liste deficitarie, previste dall'articolo 83 del decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361 (Approvazione del testo unico delle leggi recanti norme per la elezione della Camera dei deputati), non si tiene conto delle circoscrizioni nelle quali ai sensi dell'articolo 2 viene assegnato un numero di seggi inferiore a tre".

Allegato 1

(Art. 2 – Tabella A)

CIRCOSCRIZIONI ELETTORALI

Circoscrizioni	Capoluogo della Circoscrizione
I- Italia nord-occidentale (Piemonte - Valle d'Aosta - Liguria - Lombardia)	Milano
II - Italia nord-orientale - (Veneto - Trentino-Alto Adige - Friuli-Venezia Giulia - Emilia-Romagna)	Venezia
III - Italia centrale - (Toscana - Umbria - Marche - Lazio)	Roma
IV - Italia meridionale (Abruzzo - Molise - Campania - Puglia - Basilicata - Calabria)	Napoli
V - Sicilia	Palermo
VI - Sardegna	Cagliari

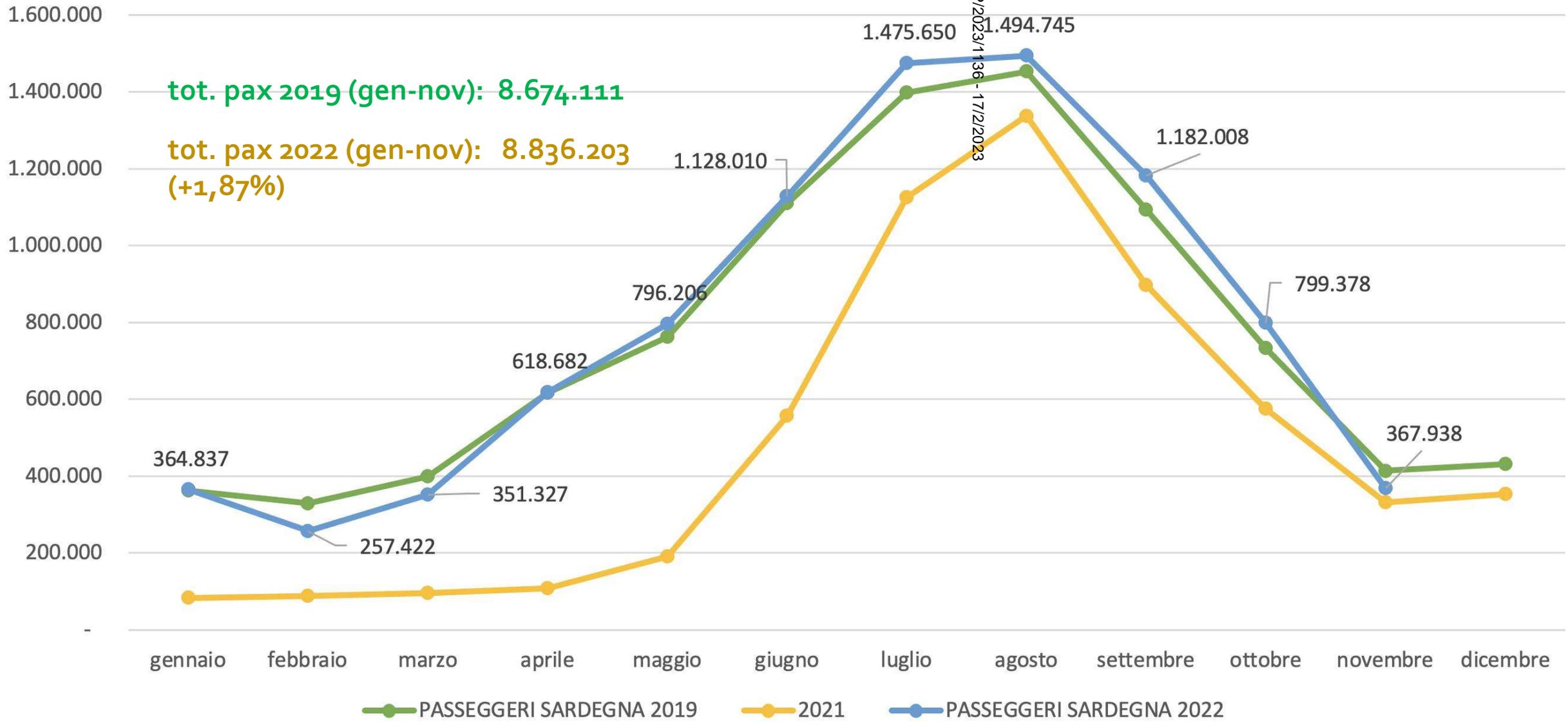
Continuità territoriale aerea

Una proposta alternativa per la Sardegna

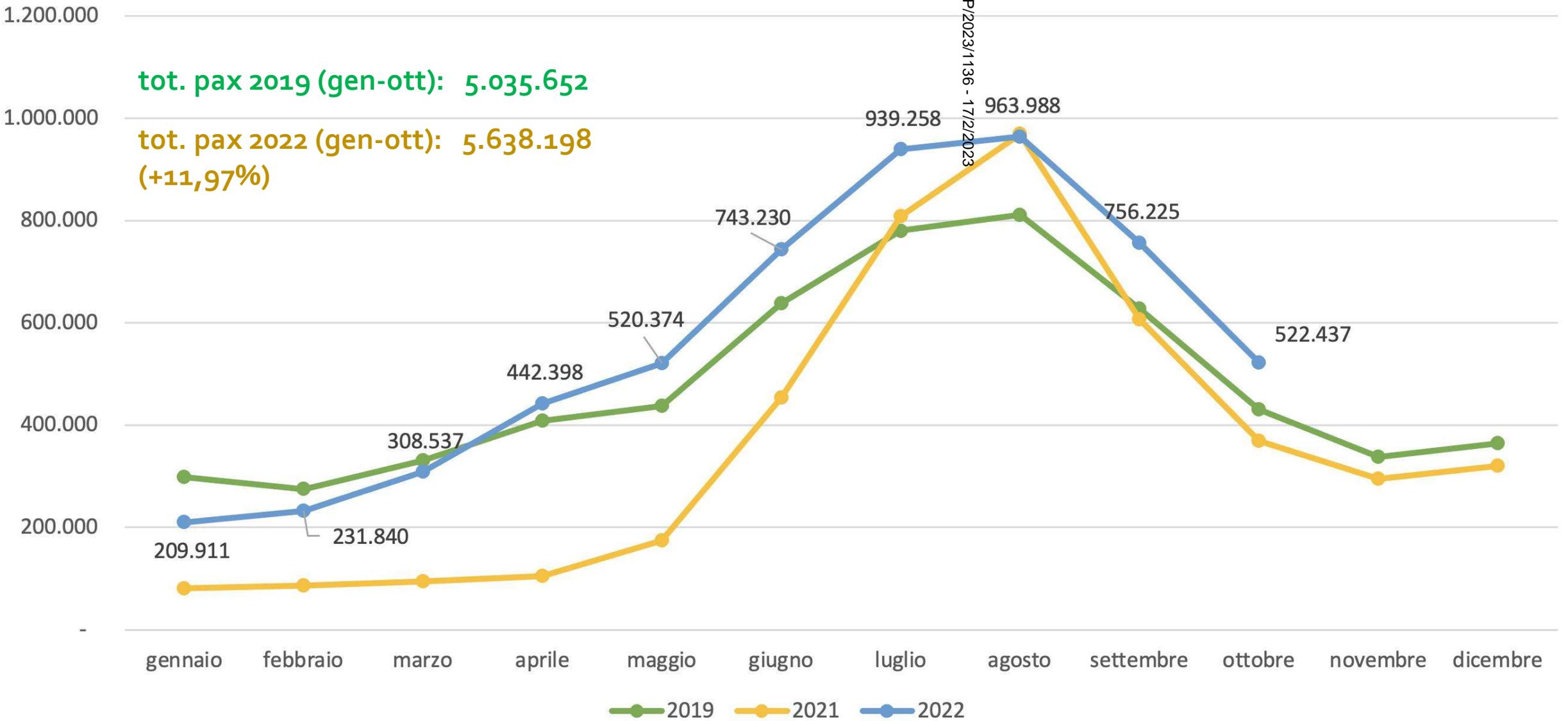
Prof. Gianfranco Fancello Prof. Roberto Devoto

*DICAAR – Dipartimento Ingegneria Civile, Ambientale ed Architettura
CIREM - Centro Interuniversitario Ricerche Economiche e Mobilità*

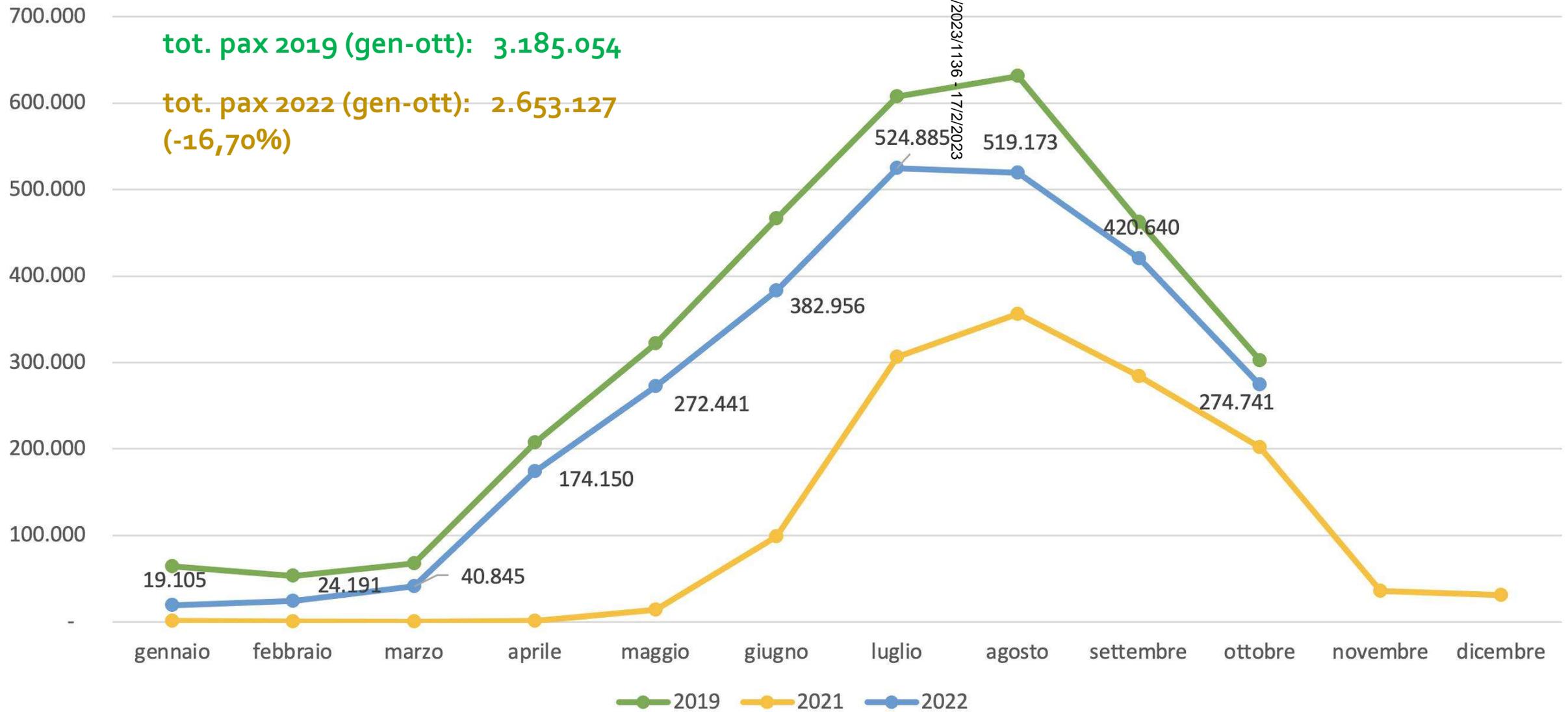
Passeggeri totali Sardegna (2019-2022)



Passeggeri Sardegna nazionali (2019-2022)



Passeggeri Sardegna internazionali (2019-2022)



CRS/P/2023/1136 17/2/2023



Passeggeri suddivisi per aeroporto | Sardegna

CRS/P/2023/1136 - 17/2/2023

2019 (gen-nov): 1.315.314
2022 (gen-nov): 1.455.316

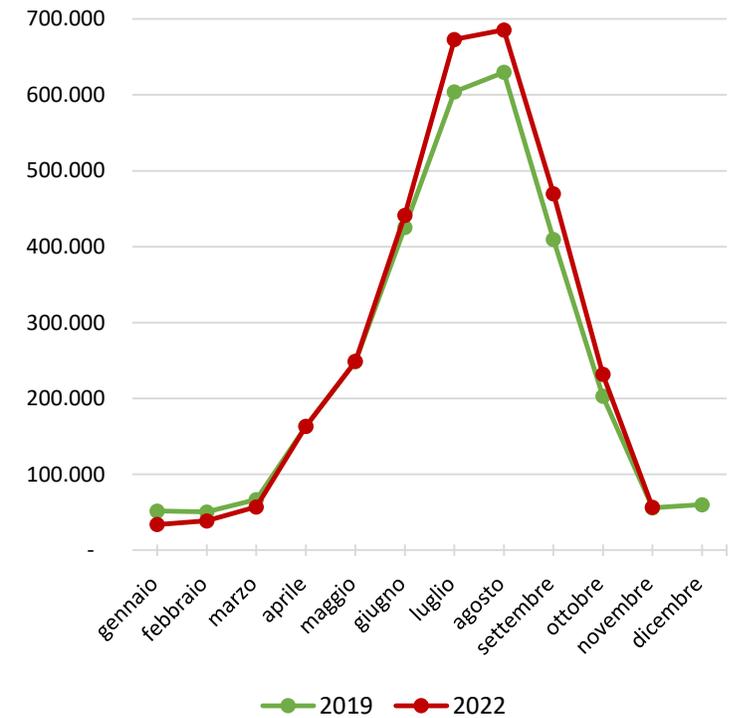
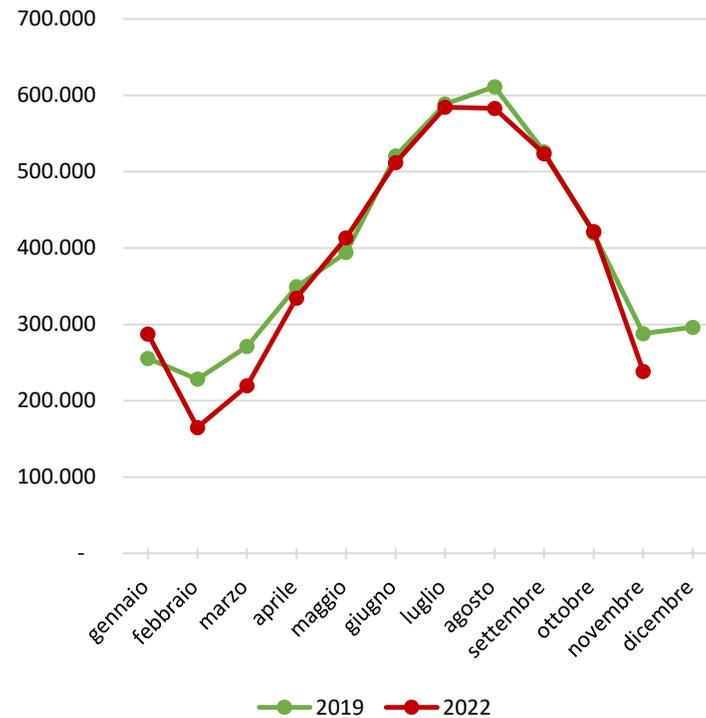
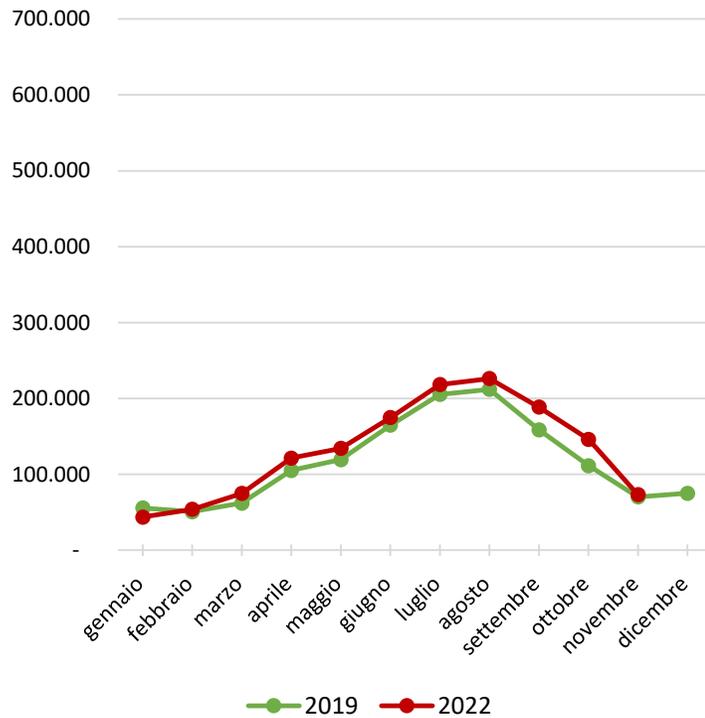
2019 (gen-nov): 4.451.677
2022 (gen-nov): 4.281.775

2019 (gen-nov): 2907.120
2022 (gen-nov): 3.099.112

Passeggeri Alghero

Passeggeri Cagliari

Passeggeri Olbia



Fonte: Assoaeroporti

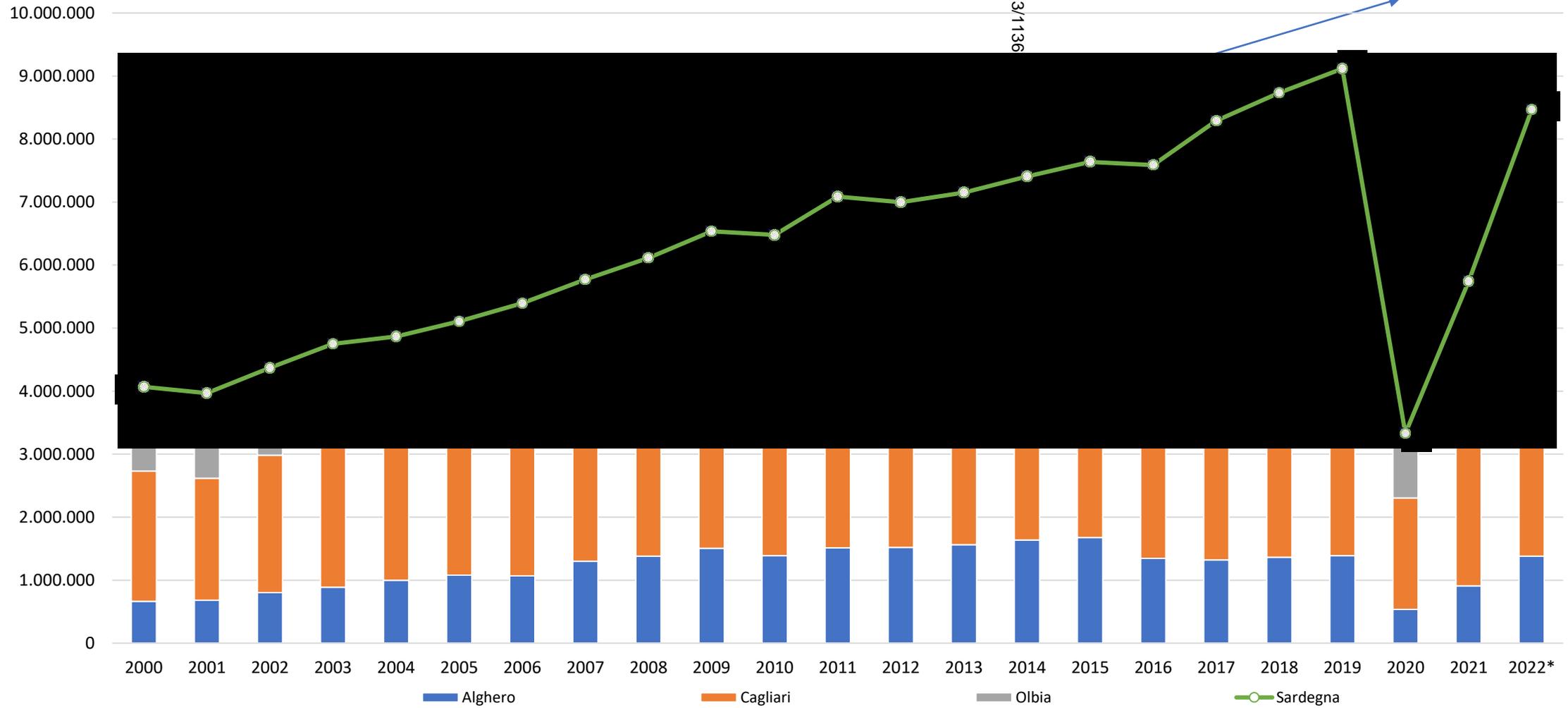


Prof. Gianfranco Fancello - Continuità territoriale aerea - Una proposta alternativa per la Sardegna



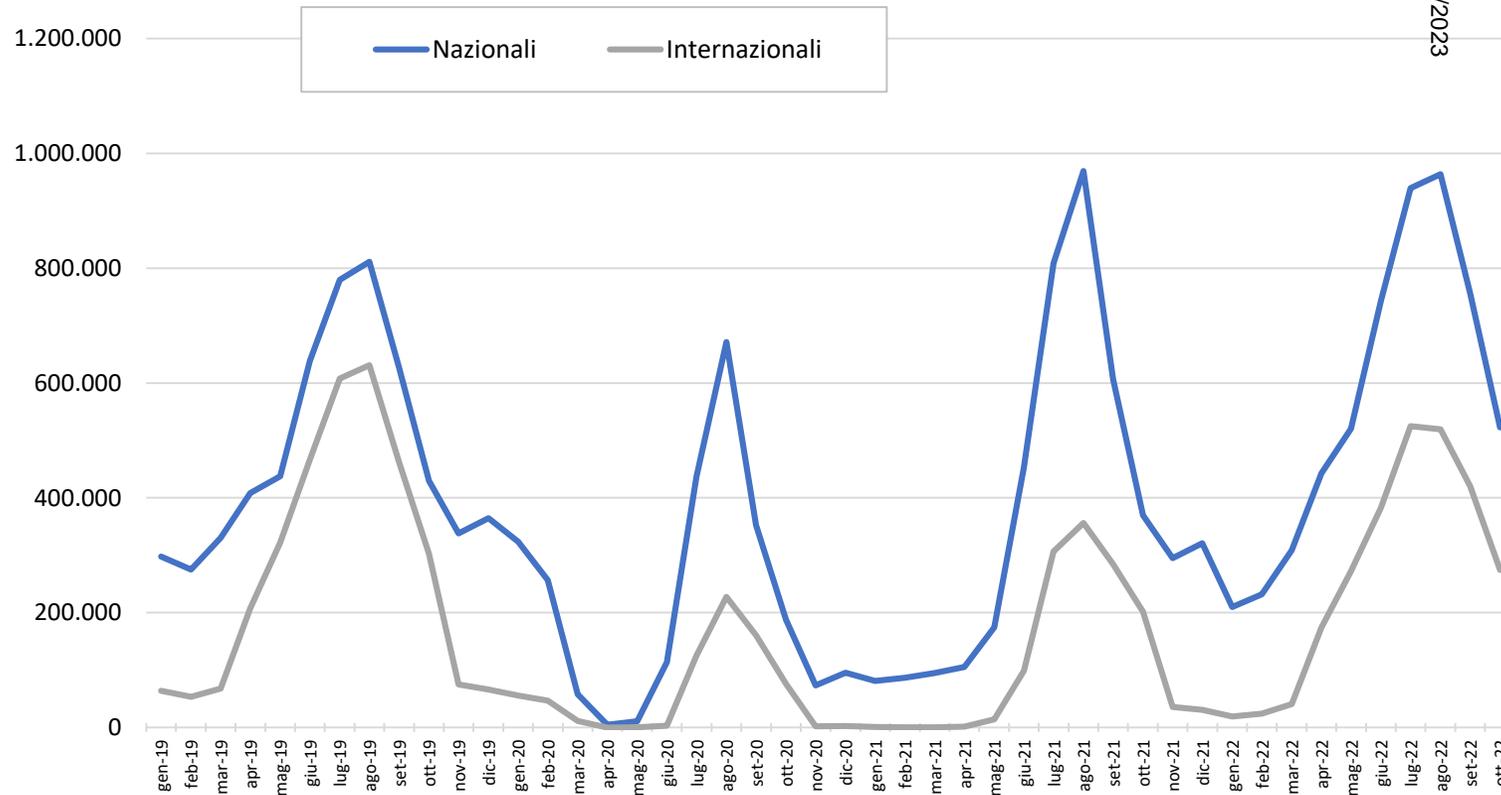
Sardegna

CRS/P/2023/1136



Passeggeri aereo | Sardegna

CRS/P/2023/1136 - 17/2/2023



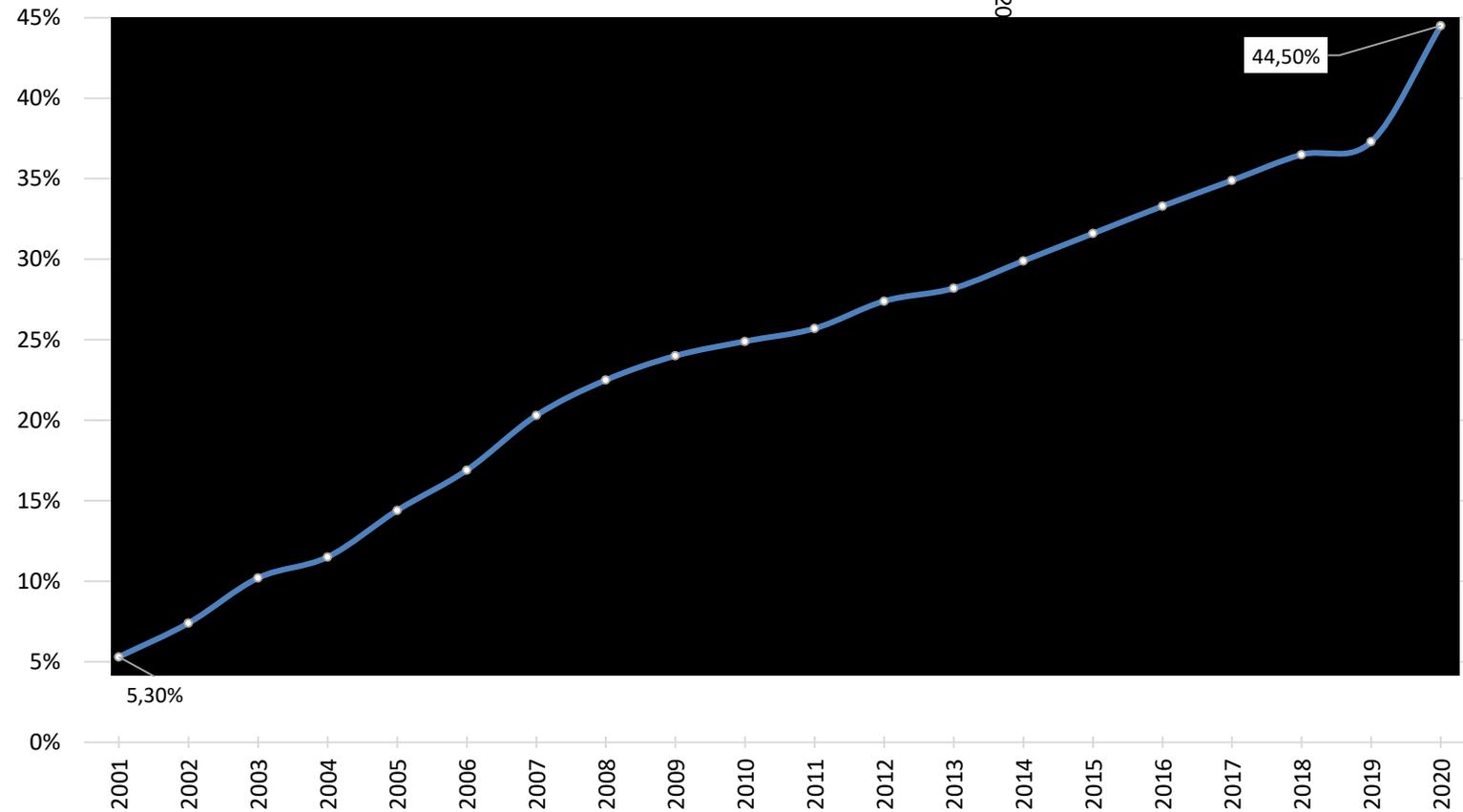
	Totali	Nazionali	Internazionali
2019	9.064.385	5.738.208	3.326.177
2020	3.296.480	2.585.542	710.938
2021	5.696.093	4.365.358	1.330.735
2022*	8.291.325	5.638.198	2.653.127

*fino al 31/10

Fonte: Assaeroporti; Regione Sardegna



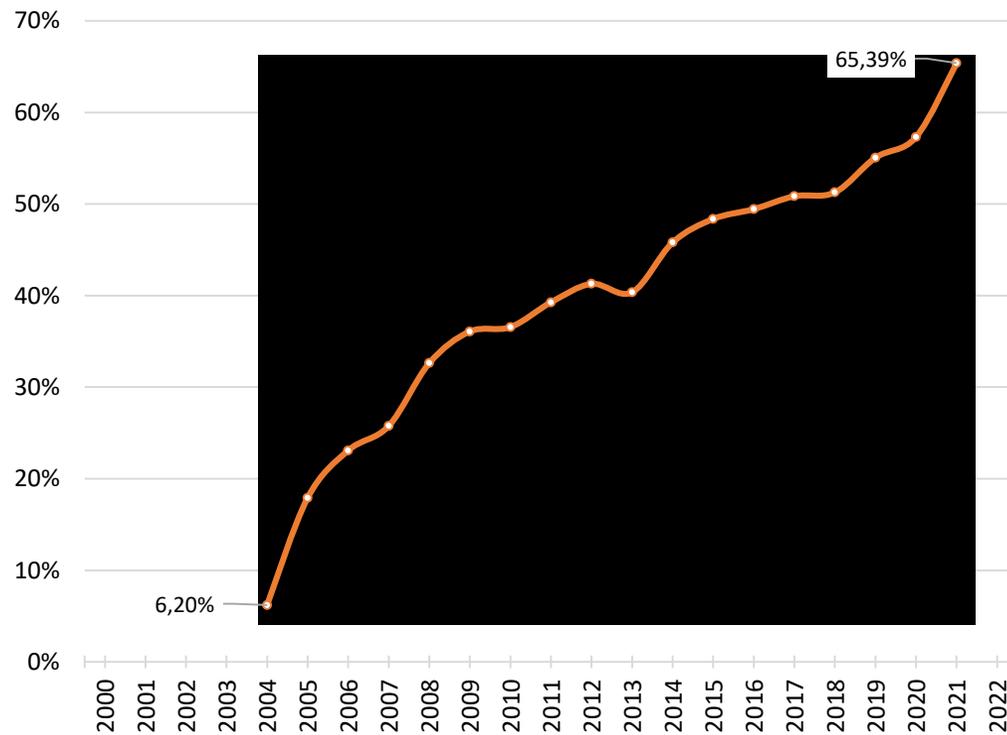
Low cost market share 2001-2022 | Europa



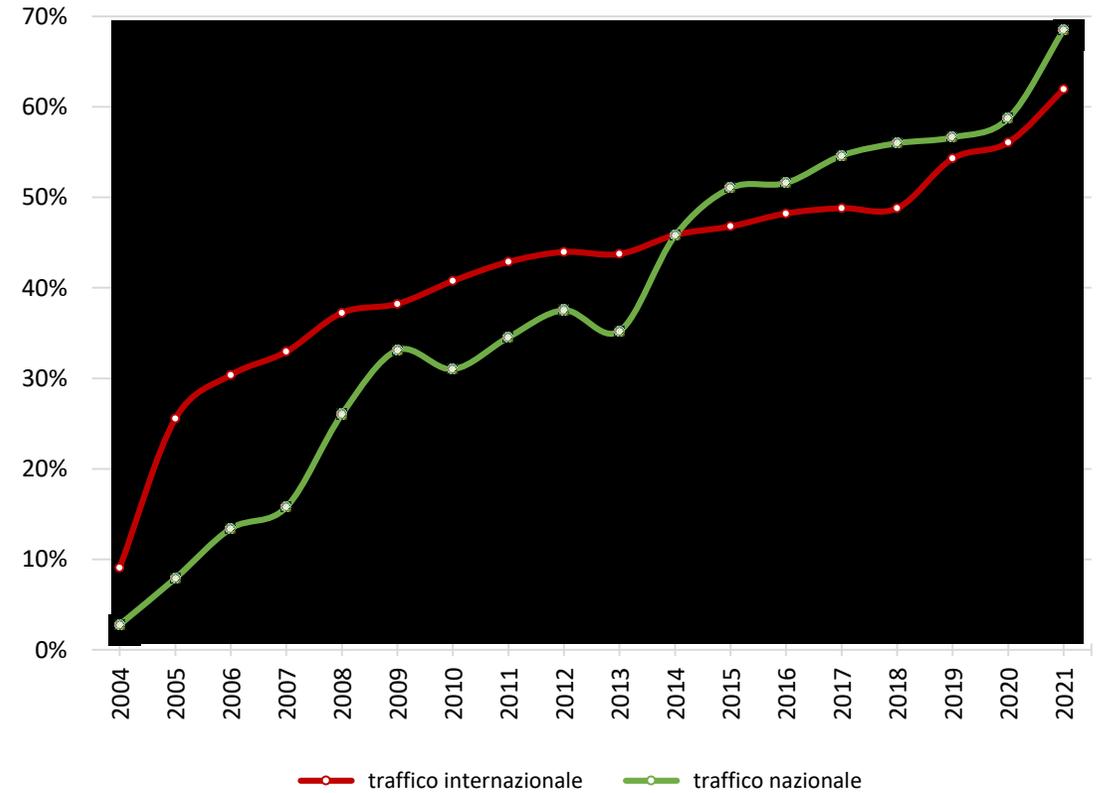
Low cost 2000-2022 | Italia

CRS/P/2023/1136 - 17/2/2023

Low-cost market share
(n. of passengers, %)

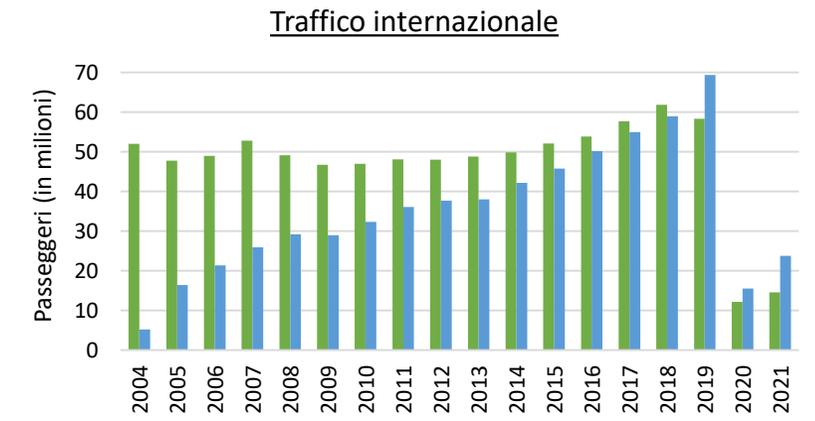
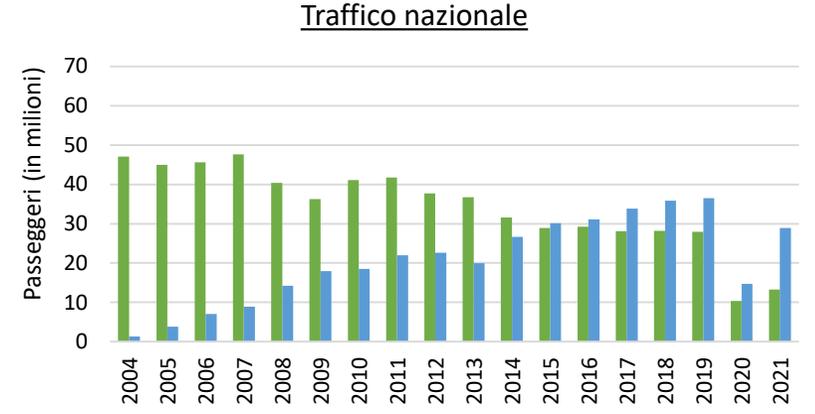
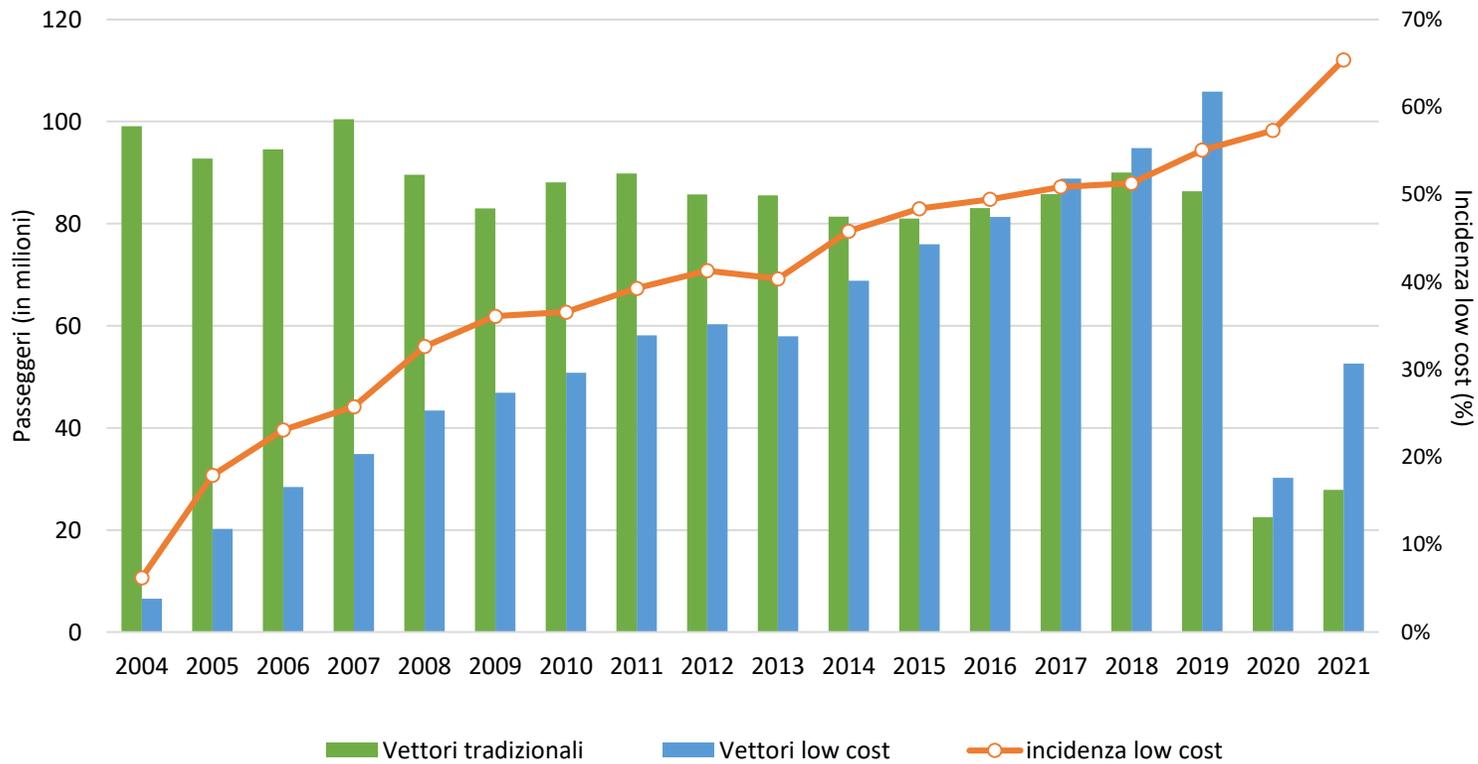


Low cost market share (%)
traffico nazionale e internazionale



Vettori tradizionali vs vettori low cost | Italia

CRS/P/2023/116 - 17/2/2023

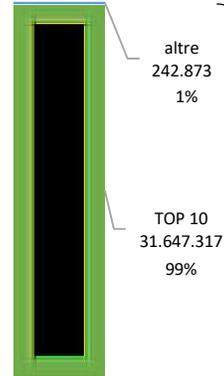


Share compagnie 2011-2021 | Italia

CRS/P/2023/1136 - 17/2/2023

Italia 2011

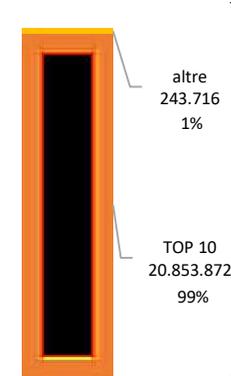
TOP 10 - COMPAGNIE	Pax nazionali 2011 (solo partenze)	% sul totale
Alitalia	15.861.973	49,7%
Ryanair	6.033.442	18,9%
Meridiana	2.717.357	8,5%
EasyJet	2.652.195	8,3%
Wind Jet	2.308.860	7,2%
Blue Panorama Airlines	1.062.016	3,3%
Air Italy	561.380	1,8%
Deutsche Lufthansa	263.360	0,8%
Mistral Air	97.279	0,3%
Darwin Airlines	89.455	0,3%



Pax nazionali 2011 (solo partenze) 31.890.190

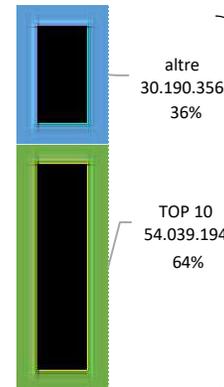
Italia 2021

TOP 10 - COMPAGNIE	Pax nazionali 2021 (solo partenze)	% sul totale
Ryanair Group (inclusa Malta Air)	9.095.402	43,1%
Alitalia	3.847.049	18,2%
EasyJet Group	2.241.696	10,6%
Volotea	2.205.074	10,5%
Wizz Air	1.815.324	8,6%
Italia Trasporto Aereo (ITA)	927.633	4,4%
Blue Air Aviation	263.996	1,3%
Danish Air Transport	211.643	1,0%
Neos	128.159	0,6%
Alba Star	117.896	0,6%



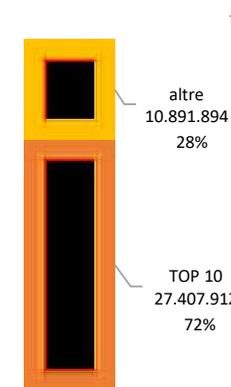
Pax nazionali 2021 (solo partenze) 21.097.588

TOP 10 - COMPAGNIE	Pax internazionali 2011 (partenze + arrivi)	% sul totale
Ryanair	16.080.950	19,1%
Alitalia	10.044.923	11,9%
EasyJet	7.874.102	9,3%
Deutsche Lufthansa	6.183.697	7,3%
Air France	3.248.935	3,9%
British Airways	2.566.644	3,0%
Wizz Air	2.309.481	2,7%
Air Berlin	2.299.783	2,7%
Vueling Airlines	1.824.110	2,2%
Meridiana	1.606.569	1,9%



Pax internazionali 2011 84.229.550

TOP 10 - COMPAGNIE	Pax internazionali 2021 (partenze + arrivi)	% sul totale
Ryanair Group (inclusa Malta Air)	13.183.383	34,4%
Wizz Air	3.247.594	8,5%
EasyJet Group	3.040.284	7,9%
Deutsche Lufthansa	1.565.643	4,1%
Vueling Airlines	1.471.149	3,8%
Air France	1.339.705	3,5%
Alitalia	1.082.618	2,8%
KLM Royal Dutch Airlines	1.016.496	2,7%
Eurowings	746.621	1,9%
Iberia	714.419	1,9%



Pax internazionali 2021 38.299.806

Italia Trasporto Aereo (ITA)	391.309	1,0% *
------------------------------	---------	--------

Cessata attività Alitalia e inizio attività ITA: 15/10/2021

Fonte: nostra elaborazione su dati ENAC

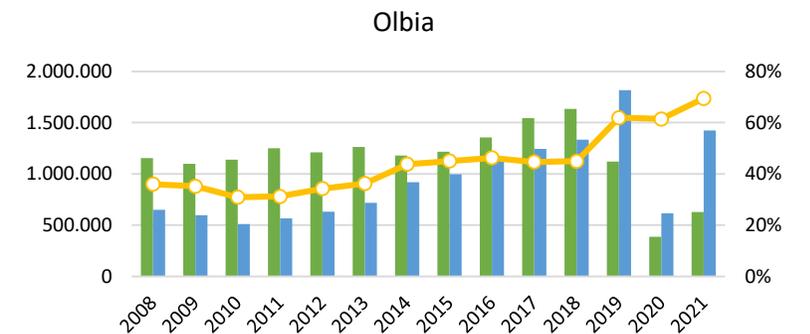
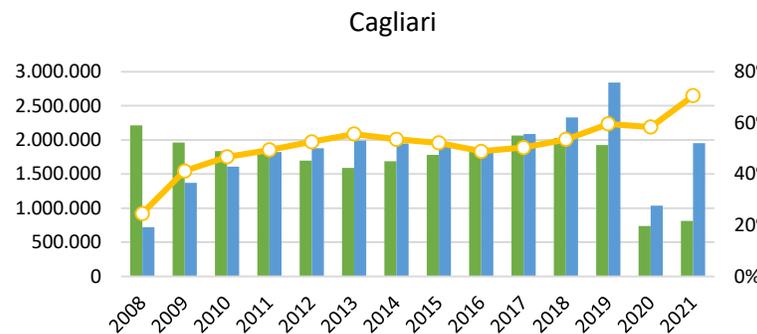
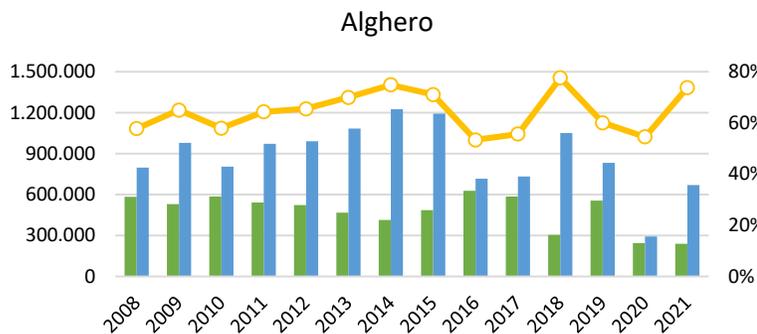
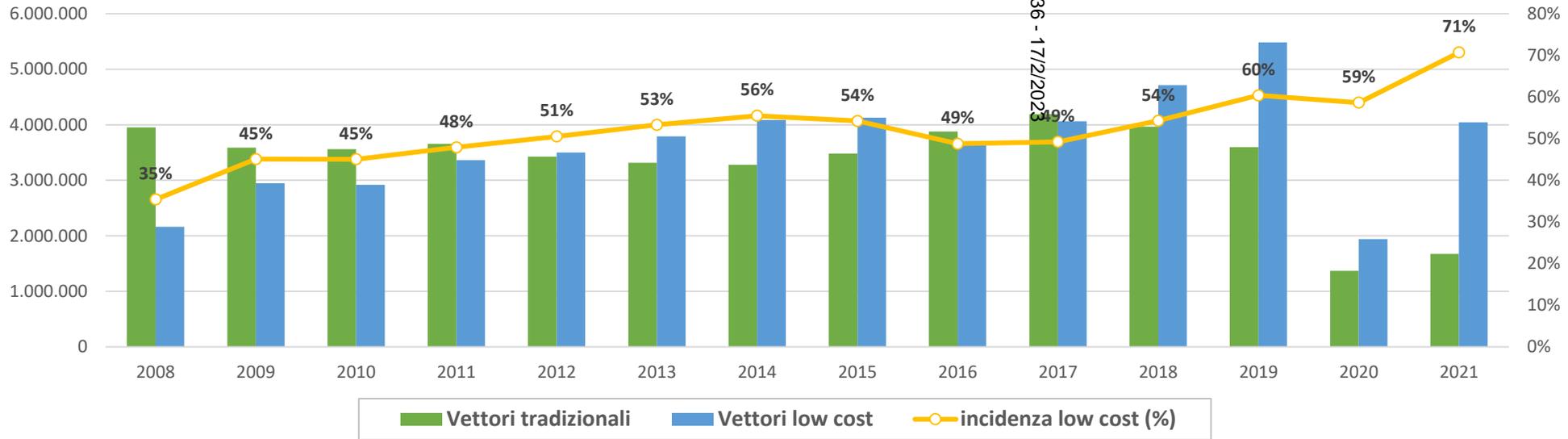


DICAAR
DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA CIVILE,
AMBIENTALE E ARCHITETTURA
UNIVERSITÀ DI CAGLIARI

Prof. Gianfranco Fancello - Continuità territoriale aerea - Una proposta alternativa per la Sardegna



Vettori tradizionali vs vettori low cost | Sardegna



Fonte: Assoaeroporti, ENAC, Regione Sardegna



Attuale Sistema (2022)

CRS/MP/2023/1136 - 17/2/2023

1. Oneri Servizio Pubblico su rotte per Roma Fiumicino e Milano Linate (CT1)
2. Libero Mercato su tutte le altre rotte

Stato Attuale OOSSPP:

Dal 16 maggio 2022 al 15 maggio 2023 accettazione degli OOSSPP senza compensazione da parte di ITA (su CA-OL-AL) e di Volotea (su CA-OL).

Dal 15 febbraio 2023 ITA e Volotea rinunciano agli OOSSPP.

Il 26 ottobre 2022 sono state pubblicate le 6 nuove gare (periodo dal 17.2.23 al 26.10.24), con presentazione delle buste entro il 27 dicembre 2022

AEREI		PARTENZE		ARRIVI
VOLOTEA volotea.com/it/	CAGLIARI	MILANO/LINATE	17.00	20.25
		ROMA/FIUMICINO	7.15 - 9.30 - 18.00	10.05 - 12.00 - 20.50
	OLBIA	MILANO/LINATE	nd	nd
		ROMA/FIUMICINO	7.00 - 19.00	9.55 - 21.40
ITA Italia trasporto aereo spa itasp.com/it_it	CAGLIARI	MILANO/LINATE	8.35 - 9.30 - 20.00	8.45 - 19.00 - 23.15
		ROMA/FIUMICINO	8.45 - 11.05 - 19.35	10.20 - 18.50 - 22.50
	OLBIA	MILANO/LINATE	9.00 - 21.45	8.15 - 21.00
		ROMA/FIUMICINO	15.35	14.50
	ALGHERO	MILANO/LINATE	7.05 - 10.40 - 19.05	9.55 - 18.20 - 22.50
		ROMA/FIUMICINO	7.00 - 11.25 - 19.10	10.05 - 18.25 - 22.40

CONFRONTO POSTI OFFERTI 2023 VS 2019

ROTTA	POSTI OFFERTI 2019 Ct1	POSTI OFFERTI 2023 Ct	2023 vs 2019
CAG-FCO-CAG	1.167.240	866.868	-26%
OLB-FCO-OLB	421.460	385.268	-9%
AHO-FCO-AHO	442.500	377.682	-15%
CAG-LIN-CAG*	789.100	550.884	-30%
OLB-LIN-OLB*	454.780	357.406	-21%
AHO-LIN-AHO*	311.940	254.040	-19%
	3.587.020	2.792.148	

LEGENDA

AHO = Alghero

CAG = Cagliari

OLB = Olbia

FCO = Roma Fiumicino

LIN = Milano Linate

* Valori annuali

LA CONTINUITÀ TERRITORIALE AEREA SARDEGNA - A cura di Ablativ srl – Tutti i diritti riservati

Criticità attuale modello

CRS/PT/2023/1136 - 17/2/2023



- Modello datato, **basato su OSP**, fondato sul «legge Attili» Legge 17 maggio 1999, n. 144, Art. 36 (prima gara dicembre 2001; da dicembre 2006 competenza alla RAS)
- Finalizzato prevalentemente al contenimento della tariffa
- Necessità di garantire certezza nei collegamenti
- Bassa presenza delle compagnie low cost
- Offerta rigida ed impossibilità ad adattarsi a variazioni di domanda
- Tariffe bloccate per i residenti e rischio (reale) di picco per non residenti

Modelli di continuità territoriale

CRSA/2023/1136 - 17/2/2023

Modello Francese



- OOSPP
- Compensazione alle compagnie
- Tariffa bloccata per i residenti
- Tratte, orari e frequenze fissi
- Solo per i residenti in Corsica

Criticità

- Aiuti di Stato
- Monopolio
- Procedura complessa
- Profonda conoscenza del fenomeno
- Rigidità del sistema di offerta
- Rigidità del sistema tariffario
- Picchi tariffari per non residenti
- No integrazioni su picchi domanda
- Barriere di ingresso per altri soggetti

Vantaggi

- Certezza della tratta
- Certezza della tariffa
- Certezza dei fondi in bilancio

CRS/P/2023/1136 - 17/02/2023

Nuovo periodo, durata: dal 25/03/2020 al 31/12/2023 (45 mesi)

Rapport 2019/02/280

Caratteristiche della procedura, ogni collegamento è oggetto di un lotto

Dotazione economica continuità aerea : **337,3 mln €** ovvero **84,3 mln €/anno**

Lotto	Compagnia	Importo (4 anni)	Frequenze giornaliere
Lotto 1: Ajaccio-Parigi Orly	Air Corsica & Air France	62,8 mln €	L/V 4; M/M/G 3; S+D 6; Fest 2
Lotto 2: Ajaccio-Marsiglia	Air Corsica	40,1 mln €	L/M/M/G/V 3; S/D/Fest 2
Lotto 3: Ajaccio-Nizza	Air Corsica	19,1 mln €	L/M/M/G/V 2; S/D/Fest 2; 17 settimanali
Lotto 4: Bastia-Parigi Orly	Air Corsica & Air France	82,9 mln €	L/G/V 4; M/M 3; S+D 6 (inverno) e 7 (estate); Fest 2
Lotto 5: Bastia-Marsiglia	Air Corsica	44,3 mln €	L/M/M/G/V 3; S/D/Fest 2
Lotto 6: Bastia-Nizza	Air Corsica	25,7 mln €	L/M/M/G/V 3; S/D/Fest 2; 19 settimanali
Lotto 7: Calvi-Parigi Orly	Air Corsica & Air France	14,7 mln €	inverno: 1 (100 pax); estate: 1 (140 pax)
Lotto 8: Figari-Parigi Orly	Air Corsica & Air France	3,4 mln €	inverno: 7/sett (100 pax); estate: 10/sett (140 pax)
Lotto 9: Calvi-Marsiglia e Calvi-Nizza	Air Corsica	21,5 mln €	1/giorno; estate solo Marsiglia: 2/giorno
Marsiglia e Figari-Nizza	Air Corsica	22,8 mln €	Marsiglia: L/M/M/G/V 2; S/D/Fest 1; Nizza: 1/giorno



Modelli di continuità territoriale

Modello Spagnolo



- Mercato Libero
- Compensazione ai passeggeri
- Rimborso ai residenti del 75% della tariffa
- Tratte, orari e frequenze liberi sul mercato

Criticità

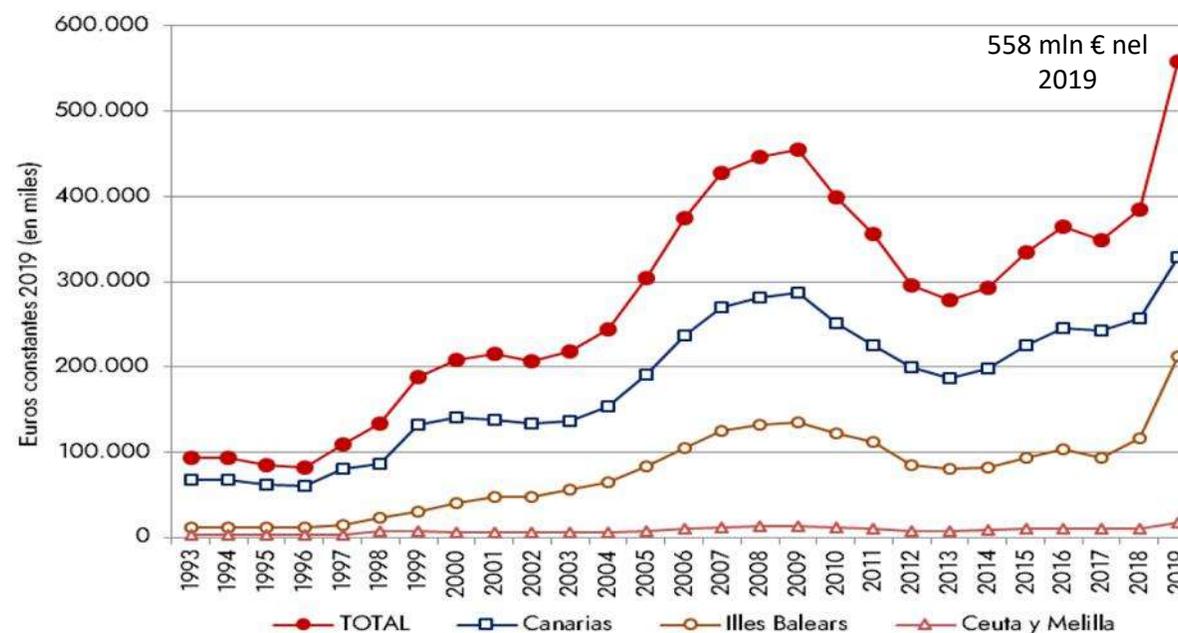
Vantaggi

- No Aiuti di Stato
- Concorrenza e pluralità di offerta
- Dinamicità e variabilità tariffe
- Superamento blocco per picchi domanda
- Qualsiasi connessione interna

- Logica di mercato
- Diminuzione servizio in base alla domanda
- Picchi di tariffa su periodi ad elevata richiesta
- Assenza di programmazione medio lungo periodo

País	Inicio	Territorio	Beneficia a residentes en...	Rutas afectadas	Descuento actual
España	1961	Canarias	Canarias	Domésticas excepto interinsulares	75% tarifa libre
	1972	Melilla	Melilla	Domésticas	75% tarifa libre
	1979	Canarias	Canarias	Interinsulares Canarias	75% tarifa libre
	1979	Baleares	Baleares	Interinsulares Baleares	75% tarifa libre
	1982	Baleares	Baleares	Domésticas excepto interinsulares	75% tarifa libre
	1987?	Ceuta	Ceuta	Domésticas	75% tarifa libre

Figura 2. Evolución del presupuesto destinado a bonificar las tarifas aéreas de los residentes no peninsulares (1993–2019)



Dotazioni finanziarie per Continuità Territoriale

	Residenti	Dotazione annuale	€/residente per anno
Sardegna	1.640.000	41,7 mln € ¹	25,4 €/res.
Baleari	1.107.220	200 mln € ²	180,6 €/res.
Corsica	339.178	84,3 mln € ³	248,5 €/res.

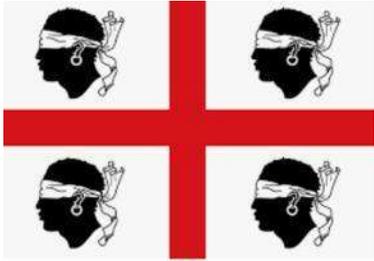
¹ Cifra relativa al periodo ottobre 2022-settembre 2024

² Cifra relativa all'anno 2019

³ Cifra relativa al periodo 2020-2023

Modello Sardo *Misto*

Caratteristiche



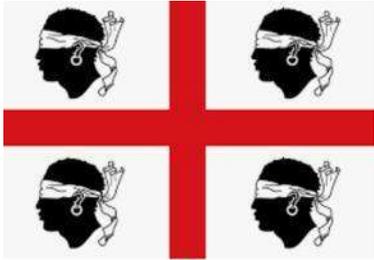
- Mix fra modello francese e modello spagnolo
- Basato sull'evidenza che la Sardegna ha una curva di domanda «a campana»
- Utilizza i vantaggi dei modelli francese e spagnolo limitando così le criticità
- Maggiormente adatto a contesti come quello sardo con una rilevante presenza turistica
- Include le low cost all'interno del sistema

Modello Sardo *Misto*

CRS/P/2023/1136 - 1/4/2023

Dal 1 ottobre al 31 maggio si opera con il modello Francese:

- OOSPP
- Bando per 8 mesi per compagnia unica
- voli, tariffe, frequenze ed orari bloccati



Dal 1 giugno al 30 settembre si opera in regime di Modello Spagnolo:

- libero mercato
- Più compagnie con libertà di tratte, tariffe, orari e frequenze
- Rimborso del 50%-75%
- Top price per accedere al rimborso (da fissare)
- Low price al di sotto del quale non si accede al rimborso (da fissare)

Ipotesi Modello Misto

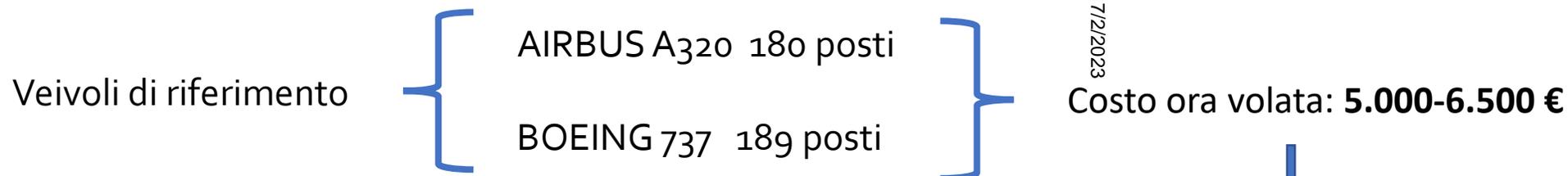
CRS/P/2023/1136 - 17/2/2023

	CT1	Altro
1 ottobre – 30 aprile	Francese	Spagnolo
1 maggio – 30 settembre	Spagnolo	Spagnolo

	Stima passeggeri nazionali su dato 2018	
	CT1	Altre dest. Nazionali
1 ottobre – 30 aprile	750.000	600.000
1 maggio – 30 settembre	700.000	880.000
	1.450.000	1.480.000

Ipotesi Modello Misto

CRS/PA/023/1136 - 17/2/2023



Costo a posto offerto max: **27,77 € - 36,11 €**

Considerando un coefficiente di riempimento medio



80% (144 posti)
60% (108 posti)

Costo aziendale a pax



80% (144 posti) **34,72 € - 45,13 €**
60% (108 posti) **46,29 € - 60,18 €**

Ipotesi Modello Misto

Supponiamo che:
mediamente il **costo del biglietto a tratta** sia di **70 €**

CRS/P/2023/1136 1/2/2023

	Risorse finanziarie	
	CT1	Altro
1 ottobre – 30 aprile	30.000.000*	Rimborso 50% 21.000.000 Rimborso 75% 31.500.000
1 maggio – 30 settembre	Rimborso 50% 24.500.000 Rimborso 75% 36.750.000	Rimborso 50% 30.800.000 Rimborso 75% 46.200.000
	Rimborso 50% 54.500.000 Rimborso 75% 66.750.000	Rimborso 50% 51.800.000 Rimborso 75% 77.700.000
	Rimborso 50% 106.300.000 Rimborso 75% 144.450.000	

a residente:

Rimb. 50% 66,85€

Rimb. 75% 90,85€

* Costo OOSSPP per 7 mesi come da bando 2016

Ipotesi Modello Misto

Supponiamo che:
mediamente il **costo del biglietto a tratta** sia di **100 €**

	Risorse finanziarie	
	CT1	Altro
1 ottobre – 30 aprile	30.000.000*	Rimborso 50% 30.000.000 Rimborso 75% 45.000.000
1 maggio – 30 settembre	Rimborso 50% 30.000.000 Rimborso 75% 52.500.000	Rimborso 50% 44.000.000 Rimborso 75% 66.000.000
	Rimborso 50% 60.000.000 Rimborso 75% 82.500.000	Rimborso 50% 74.000.000 Rimborso 75% 111.000.000
	Rimborso 50% 139.000.000 Rimborso 75% 193.500.000	

a residente:
Rimb. 50% 87,42€
Rimb. 75% 121,69€

* Costo OOSPP per 7 mesi come da bando 2016

Grazie mille

GIANFRANCO FANCELLO

D.I.C.A.AR. – Università di Cagliari (Italy)
fanello@unica.it

ROBERTO DEVOTO

devotor@unica.it