



Sa Natzione

Continuità Territoriale e Gasdotto: Ne parliamo con l'On. Mauro Pili (PDL).

Intervista all'On. Mauro Pili, classe 1966, giornalista professionista, eletto deputato tra le fila del PDL ed ex Presidente della Regione Autonoma della Sardegna – Di Adriano Bomboi.

La continuità territoriale rappresenta un innegabile diritto dei Sardi alla mobilità da e per l'Unione Europea. Lei si è fatto promotore di una iniziativa inerente la possibilità di adottare una tariffa unica sia per i residenti e sia per i non residenti nell'isola sui voli con la penisola. Può illustrarci i punti essenziali della sua proposta? Sarebbe salvo il coefficiente di guadagno delle compagnie aeree e la salvaguardia del potenziale sviluppo turistico della Sardegna?

La tariffa unica è un diritto irrinunciabile della Sardegna, rappresenta la più rilevante conquista autonomistica di una terra che non vuole più essere isolata ma che punta ad integrarsi a pari condizioni con il resto del Paese. Noi proponiamo una tariffa unica per tutti, 43 euro per Roma e 54 per Milano. Lo facciamo con un calcolo che tiene conto dei parametri internazionali e che punta a salvaguardare prima di tutto l'interesse della Sardegna. E' una sfida contro la speculazione sui cieli e sui mari della Sardegna. Da sempre le compagnie aeree considerano la Sardegna un bancomat per finanziare le loro spese folli, sfruttando senza ritegno la nostra condizione insulare. Siamo un'isola, e senza alternativa di collegamento con il resto del Paese, compagnie aeree e di navigazione fanno il bello e cattivo tempo. Impongono tariffe, speculano sui vari periodi dell'anno e sono pronte ad opporsi ad una regola sacrosanta di riequilibrio tra cittadini europei. La tariffa unica è l'unica soluzione percorribile per ridare dignità alla Sardegna. La continuità territoriale non può più distinguere residenti e non, si tratterebbe di un danno prima di tutto per la nostra isola. Limitare ai soli residenti il riequilibrio dei collegamenti significherebbe isolare ancor di più la Sardegna.

La nostra proposta è chiara, senza equivoci, senza regalie alle compagnie aeree, senza commistioni tra i diritti della Sardegna e le logiche speculative delle compagnie aeree. Lo voglio dire con chiarezza estrema: chi non persegue la tariffa unica difende solo gli interessi delle compagnie aeree. La tariffa unica nasce da un calcolo indicato puntualmente dall'Unione Europea: ai costi di produzione reali di una compagnia che si regge nel mercato va aggiunto un utile d'impresa dell'8%. Con la nostra proposta su tutte le rotte da e per la Sardegna dai principali aeroporti italiani le compagnie aeree, se accettassero l'onere del servizio pubblico, guadagnerebbero l'8% sull'intero costo di produzione. Per questa ragione sarebbe ingiustificabile una differenziazione tra cittadini residenti e non. Ancora più grave sarebbe una compensazione finanziaria di qualsiasi entità. La tariffa unica non si può fissare guardando i bilanci delle compagnie aeree, la Sardegna non può e non deve pagare per le gestioni scellerate altrui. Si devono usare parametri internazionali per stabilire il costo effettivo di un'ora di volo e non si possono guardare i coefficienti di riempimento ottenuti sino ad oggi da chi non ha fatto niente

per migliorarli. Le compagnie aeree che hanno operato sulla continuità territoriale hanno attivato solo le casse, mai che abbiano tentato di mettere in campo una strategia di attrazione verso l'isola in grado non solo di incrementare i propri guadagni ma anche di rendere la Sardegna più fruibile in tutti i periodi dell'anno. Hanno pensato solo a fare cassa sulla nostra condizione insulare. Tutto questo deve cessare. Sia ben chiaro noi lanciamo l'ennesimo appello alle istituzioni: fate prevalere le ragioni della Sardegna, pensate a quei 300mila sardi emigrati che verrebbero discriminati in base ad una tariffa differenziata, riconoscete alla Sardegna il diritto di essere messa alla pari delle altre regioni italiane ed europee. Se questo appello non dovesse essere accolto per miopia politica noi non ci fermeremo. Le compagnie aeree dalla tariffa unica guadagnerebbero l'8% di utili di impresa, consentirgli un ulteriore guadagno facendo pagare il doppio ai non residenti significherebbe riconoscergli un primo indebito aiuto di Stato per non parlare di una eventuale contribuzione economica che sarebbe in totale violazione delle regole comunitarie proprio in materia di aiuti di Stato. Noi proponiamo una tariffa unica frutto di un metodo di calcolo, che rifugge dall'opacità denunciata dall'autorità garante per la Concorrenza. Con questo metodo, utilizzando parametri internazionali, si arriva a definire la tariffa unica da e per Roma dal sistema aeroportuale sardo compreso Fenosu e Tortolì pari a 43 euro. Per Milano la tariffa sarebbe di 54 euro. A questo si deve aggiungere una drastica riduzione delle tasse, oltre 18 euro attualmente, che devono essere almeno dimezzate proprio per via dell'imposizione dell'onere del servizio pubblico. Per fare questo non bisogna in alcun modo farsi condizionare dagli interessi delle compagnie aeree ed è per questo motivo che della conferenza di servizi per la continuità territoriale devono far parte di diritto i rappresentanti del mondo dell'emigrazione e dei consumatori. Per realizzare una continuità reale e al servizio della Sardegna.

In Sardegna fatica ad emergere il concetto di zona franca, cioè la possibilità di operare defiscalizzazioni mirate e deregulation burocratiche volte ad incentivare gli investimenti economici nel territorio. Un modello intrapreso anche dalla compagnia aerea Ryanair con sede in Irlanda e che ha visto crescere con successo la sua presenza presso l'aeroporto di Alghero, alimentando persino un indotto virtuoso nel settore dei mezzi di trasporto interni. Sarebbe pronto come sua futura battaglia a valutare l'estensione di questa politica dei trasporti verso gli altri aeroporti isolani? Pensiamo all'abbattimento delle accise sui carburanti e al suo impegno per la difficile situazione del Fenosu di Oristano.

Ryanair è arrivata in Sardegna con un mio provvedimento finanziario nel 1999. Dopo quell'esperienza nel 2001 non solo è stato trasformato in permanente ma fu sottoscritto un accordo con la Regione che scadrà nel 2013. Tutti gli aeroporti da Cagliari a Olbia sono stati coinvolti in quell'operazione che portò a stanziare gran parte dei fondi della comunicazione istituzionali per garantire un contributo co-marketing in grado di sviluppare il traffico aereo internazionale nelle dimensioni che oggi conosciamo e che ancora possono essere incrementate. Sono convinto che tale azione debba essere estesa a Fenosu ed Arbatax, così come nella proposta di legge a mia firma sul piano attuativo del riequilibrio insulare ho previsto che porti e aeroporti della Sardegna siano zone franche. Ora stiamo lavorando per tradurre quella proposta in un atto legislativo.

E' possibile che nel 2011 contro ogni logica di concorrenza si permetta la dismissione di un'azienda pubblica quale la Tirrenia a favore di un cartello di armatori privati già posti sotto osservazione dall'Antitrust italiano? E ritiene

plausibile un intervento dell'Unione Europea in materia qualora vada avanti il progetto di "Flotta Sarda" paventato dalla Giunta Cappellacci?

Il problema non è chi compra Tirrenia, ma per farne che cosa. Vendere era un obbligo, la gara pure, il vincitore scontato. Il problema sono le regole del servizio pubblico. La convenzione posta alla base della vendita che assegna 72 milioni all'anno per sette anni danneggia la Sardegna e favorisce altre logiche. Quella convenzione è nulla perché non è stata negoziata con la Regione, che a dire il vero è stata totalmente distratta, ma che doveva statutariamente esprimere un parere. Dunque o si riscrive la convenzione o salta tutto.

Sono sempre stato convinto che il pubblico detta le regole e il privato fa impresa. E dunque ritengo che la strategia debba essere diversa, sostanzialmente e giuridicamente. Noi dobbiamo imporre regole, così come dovevamo imporre le nostre condizioni sulle convenzioni di servizio pubblico tra Tirrenia e Stato. La Regione è arrivata troppo tardi su tutto, nonostante le mie sollecitazioni e denunce su quanto stava avvenendo risalgono a settembre 2010. Ora bisogna rimettere mano a quelle convenzioni, arrivare a ridefinire il servizio pubblico. Altrimenti occorrerà una serrata azione legale europea e non solo, per rinegoziare il tutto. L'Unione Europea ha imposto la privatizzazione di Tirrenia proprio perché è vietato l'intervento pubblico nel cabotaggio marittimo. E' evidente che la sorte di qualsiasi iniziativa simile è destinata a capitolare. Occorre agire con lungimiranza e nel pieno rispetto della norma, altrimenti saremmo prima perdenti e poi in balia dei privati.

Veniamo al gasdotto. Durante la sua presidenza della Regione ha avuto la lungimiranza di lavorare ad una politica energetica destinata a diversificare le fonti di approvvigionamento rispetto al petrolio. In ambito indipendentista non si sono compresi i vantaggi di questa infrastruttura strategica e della necessità di abbassare i costi energetici in attesa di un futuro in cui le fonti rinnovabili sapranno sostituire concretamente quelle carbonifossili. Ma permangono forti dubbi circa l'effettivo arrivo del gas nelle case e nelle aziende Sarde. Ritene ci siano i margini tecnici e politici per evitare che il GALSI Algeria-Sardegna-Europa si configuri come l'ennesima servitù imposta senza benefici al territorio?

Il metanodotto Algeria-Sardegna-Europa è un'opera strategica che cambierà la storia economica e sociale dell'isola collegandola per la prima volta alle grandi reti energetiche europee. Perdere questa occasione irripetibile significa isolare per sempre la nostra terra. Per questa ragione nessuno si può assumere la responsabilità di ulteriori ritardi per la più importante opera mai realizzata in Sardegna. Significa porre fine al più grande limite energetico della Sardegna, la dipendenza totale dai combustibili petroliferi. Con l'arrivo del metano in Sardegna si apre uno scenario concorrenziale a forte valenza ambientale considerato la rilevante riduzione delle emissioni in atmosfere rispetto al petrolio. Si tratta di ridurre notevolmente anche il costo dell'approvvigionamento energetico della Sardegna da sempre gravato dal monopolio petrolifero e dalla trasformazione unilaterale sul fronte elettrico. Le istituzioni devono risolvere con urgenza almeno due questioni fondamentali e preliminari per l'avvio delle opere: la definizione degli approdi sia a nord che a sud dell'Isola e il coinvolgimento delle imprese sarde nella realizzazione dell'opera. In tutto questo le istituzioni locali e regionali devono fare il massimo sforzo per contribuire a rendere il più rapido possibile l'iter finale dell'opera. Per la Sardegna significa diventare baricentro nel Mediterraneo dello snodo energetico con il Maghreb, assumendo un ruolo fondamentale anche alla luce della persistente

crisi libica. Ci sono condizioni forse irripetibili per realizzare un'opera strategica che consentirà alla Sardegna di uscire dalla totale dipendenza petrolifera e diversificare in modo rilevante il proprio approvvigionamento energetico. E bisogna dire con estrema chiarezza che oltre alla grande ricaduta economica derivante dalla realizzazione dell'opera, si calcola oltre un miliardo di investimenti solo in Sardegna, si avrebbe un risparmio dei costi energetici del 30-40% a partire dai consumi domestici. Mentre tutta Europa va a metano la Sardegna è l'unica Regione a non avere quell'approvvigionamento energetico. Tutto questo ci mette in posizione di grande disparità economica e sociale. L'anno 2012 deve essere l'anno di inizio dei lavori. Abbiamo perso fin troppo tempo nella legislatura passata con l'avversità della precedente Giunta regionale ed oggi abbiamo bisogno di recuperare il tempo perso. Gran parte dei Comuni della Sardegna, posizionati sull'asse principale del metanodotto, hanno già realizzato le reti interne di distribuzione, in alcuni casi da convertire, ma di fatto sono pronti ad utilizzare il metano. Con il piano della metanizzazione di oltre 100 milioni di euro partito nel 2003 anche molte zone industriali sono predisposte all'uso del metano e quindi la ricaduta nell'isola sarebbe immediata per buona parte del territorio regionale. La domanda potenziale di gas in Sardegna si attesta attorno ai 1-1.5 mld m³/annui. Un apporto energetico che sarà decisivo ai fini della sicurezza delle forniture così come per il costo dell'energia. Il Galsi consentirà la disponibilità di gas naturale per le utenze domestiche, industriali e di generazione elettrica attraverso ulteriori sviluppi della rete di distribuzione. Altro che servitù, senza il metanodotto sarebbe eterna schiavitù petrolifera.

Grazie.

03-10-11.

[U.R.N. Sardinnya ONLINE – Nazionalisti Sardi](#)

www.sanazione.eu

urn.mediterraneo@gmail.com