TRASPORTI, Continuità territoriale e collegamenti interni: l'allarme di Uil e Cisl

Date : 26 Giugno 2018

Dopo il *27 ottobre* non è più possibile prenotare un volo in **continuità territoriale da e per la Sardegna** sul sito di *Alitalia* e *Blue Air*: la denuncia è della *Uil Trasporti Sardegna*.

“Dopo che nei mesi scorsi l’Unione europea ha stoppato il nuovo bando chiedendo alla Regione di allargare la continuità territoriale agli aeroporti di Bergamo, Ciampino e Malpensa – ha detto **William Zonca**, segretario generale della Uil Trasporti - *si prospetta un periodo di caos che rischia di penalizzare i viaggiatori sardi e i turisti che vorrebbero trascorrere nell’isola un periodo di vacanza in bassa stagione. Lo stop allungherà sicuramente i tempi per l’emanazione del nuovo bando e senza una ulteriore proroga sarà praticamente impossibile garantire la certezza dei voli da e per la Sardegna solo grazie all’offerta delle compagnie low cost. Si parla tanto di destagionalizzare l’offerta turistica nella nostra regione ma questa trascuratezza avrà pesanti ricadute economiche per la Sardegna”.*

Dopo lo **stop dell’Ue**, la *Uil Trasporti* aveva rilanciato la proposta di **ripristinare al più presto la cosiddetta continuità territoriale 2** con le agevolazioni per i collegamenti con gli aeroporti minori, con una tariffa fortemente ribassata per i residenti ed una diminuzione anche per i non residenti, ma soprattutto l'ampliamento dell’offerta, operati dai vettori tradizionali e non delle compagnie low cost, ripristinando i **collegamenti per Torino, Verona, Bologna, Napoli e Palermo**.

Sul tema dei **trasporti**, nei giorni scorsi, era intervenuta anche la *Fit Cisl Sardegna*: *"Il problema più importante in Sardegna* - ha sottolineato **Valerio Zoccheddu**, segretario generale Fit Cisl Sardegna - *non è la continuità territoriale area, nonostante sia il tema maggiormente di moda, ma i collegamenti regionali e le conseguenze del loro funzionamento deficitario: lo spopolamento delle zone interne, causato soprattutto dalla mancata garanzia di una mobilità sostenibile, che porterà alla concentrazione della popolazione nelle città e sulle coste. Stiamo trasformando la Sardegna in una ciambella col buco".*

Partendo dalla **gestione dell'Anas delle strade sarde**: *"Oltre 600 milioni di investimenti, 50 di manutenzioni straordinarie, oltre 3mila chilometri di strade da gestire nelle mani di un dirigente incapace di assolvere al proprio compito. L'autorevolezza che vanta con la direzione romana non gli consente di gestire gli innumerevoli dossier della strade sarde, con interventi ormai al collasso e la gestione della manutenzione ordinaria lasciata al degrado, per il continuo esodo del personale addetto all'esercizio non sostituito".* La gestione del **trasporto pubblico locale** è in scadenza (*il 3 dicembre 2019 scadrà la proroga sui contratti di servizio, su strada e ferrovia*): *"Le aziende pubbliche hanno un parco autobus di circa 1.300 mezzi con una media di 7 anni di vita, quasi la metà con oltre 10 anni di vita. Gli investimenti regionali previsti per il rinnovo mezzi sono di 23 milioni per il 2017, 20 per il 2018 e 15 nel 2019, per un totale di circa 250 bus nel triennio, per tutte le aziende pubbliche e private. Questo significa che verrebbe sostituito solo un quinto della flotta totale, con un conseguente peggioramento della qualità del servizio. Mettere a gara il Tpl in un unico ambito ottimale regionale, come dimostra il fallimento nelle regioni dove è stato attuato, è un azzardo che non offre alcuna garanzia di economicità ed efficienza e, soprattutto, mette a forte rischio la tenuta dell'attuale forza lavoro impiegata: circa 3.500 dipendenti tra pubblico e privato".*

Sul versante delle **ferrovie**, prosegue il **piano di investimenti** per la velocizzazione della rete con interventi finanziati per 600 milioni di euro nel prossimo triennio: *"La Giunta regionale intende integrare il contratto con Trenitalia con ulteriori 40 milioni per commissionare treni diretti sulla tratta Cagliari-Sassari con l'obiettivo di un tempo di percorrenza di circa 2 ore e 30, con l'entrata in servizio dei nuovi treni Swing. Però, la rete ferroviaria sarda è l'unica rete regionale a binario unico senza elettrificazione di un solo chilometro e senza trasporto merci. In Sardegna manca da troppi anni un piano regionale dei trasporti, l'ultimo risale al novembre 2008, sia per le merci che per le persone, che consenta di inserire ogni intervento all'interno di un progetto organico e che possa, nel tempo, raggiungere l'obiettivo di offrire ai sardi una mobilità all'altezza delle aspettative e indispensabile per progettarne e accompagnarne lo sviluppo".*

Infine, sul fronte **trasporto aereo e marittimo** è tutto fermo: *“Le politiche per la continuità territoriale area sono state e sono condizionate, per un verso da scelte spesso contraddittorie da parte delle giunte regionali che si sono succedute (tariffa unica residenti e non, contro tariffa agevolata solo per i residenti; esclusività dei voli e numero degli stessi, agevolazioni alle low-cost), dall’altro da ostacoli degli euroburocrati che, in nome della libera concorrenza, si scordano del diritto della Sardegna alla mobilità con costi analoghi alle altre regioni europee. Mentre per il trasporto marittimo rimane la pesante eredità di una concessione dello Stato a Tirrenia che, a fronte di 72 milioni annui di contributo, lascia libera scelta delle tariffe con conseguenze economiche pesantissime”*. *(red)*

(admaioramedia.it)