



## SIT-IN DI PROTESTA E CONFERENZA STAMPA

CAGLIARI 15 GIUGNO 2011 – ORE 9.30 / 13.00

### INSULARITÀ E VIE DI COLLEGAMENTO: IL DIRITTO ALLA MOBILITÀ PER I SARDI

#### LE QUESTIONI APERTE

La condizione di insularità della Sardegna è certa e incontrovertibile. La regione non potrà mai dotarsi di un ponte fisico di connessione col resto del paese e sarà sempre geograficamente circondata dal mare.

La nostra insularità è una condizione permanente, che prescinde da classi e valori statistici e comparativi.

Oggi essa si mostra nella sua drammaticità e va a configurarsi, ancora più che nel passato, come una specifica «questione sarda»: determina, infatti, uno svantaggio competitivo che pesa negativamente sui fattori di attrattività del territorio e sulle possibilità di integrazione economica e sociale del nostro sistema regionale, che, per superare il suo storico divario di sviluppo, necessita, invece, di una crescita duratura a tassi ben superiori alla media nazionale.

L'ISTITUTO TAGLIACARNE certifica anche nel 2009 un indice di competitività complessiva della Sardegna molto al di sotto della media nazionale e, inoltre, una tendenza al peggioramento anche in rapporto ai valori medi espressi dal resto del Mezzogiorno. Sono dati strettamente legati alla scarsa e gravemente penalizzante dotazione d'infrastrutture materiali e sociali dell'isola: secondo l'ISTAT la Sardegna è distante quasi 40 punti dall'indice medio nazionale.

Eccettuato il sistema portuale e aeroportuale, che non può che essere più o meno in linea con i valori medi nazionali, il resto delle reti infrastrutturali (strade, ferrovie, aree industriali attrezzate, sistemi intermodali, reti idriche, energetiche e telematiche, servizi finanziari, ecc.) risultano molto al di sotto della media.

La ferrovia, per l'80% a binario unico, ha una velocità commerciale di appena 60 Km/ora e ha visto TRENITALIA smantellare nel 2008 la connessione tra rete sarda e rete nazionale, peggiorando notevolmente la qualità del servizio: la dismissione del collegamento marittimo ferroviario tra Golfo Aranci e Civitavecchia limita e grava di ulteriori costi la movimentazione delle merci in entrata e uscita dalla Sardegna e contribuisce, assieme alla privatizzazione della TIRRENIA, a lasciare campo libero all'oligopolio privato del cabotaggio marittimo, con i devastanti effetti che tutti hanno potuto vedere nell'aumento parossistico delle tariffe per i passeggeri sulle rotte marittime sarde.

È meno visibile, ma altrettanto reale, la crescita esponenziale del trasporto su gomma, valutata attorno al 400%, che determina a sua volta l'aumento dei costi delle merci, il peggioramento della sicurezza delle strade e delle spese per la loro manutenzione, e un più elevato tasso di inquinamento.

La rete stradale, con velocità massima di 90 km/h, è inadeguata e vetusta, per standard di qualità, efficienza e sicurezza, con ampi tratti della stessa arteria fondamentale, la SS 131, da completare e attrezzare, mentre sono venute a mancare le risorse stanziare per opere fondamentali come la Olbia-Sassari o il completamento della SS 125.



Pesanti risultano le carenze nelle principali reti sociali, perché l'indice medio regionale di dotazione di servizi scolastici, socio-sanitari e assistenziali, pedagogici e di sostegno al lavoro di cura, d'impianti e attività sportivi, ricreativi e culturali non raggiunge la metà di quello medio nazionale.

## **RUOLO DELLA REGIONE**

Per queste ragioni il tema dell'insularità impone risposte certe, ormai non più rinviabili, a pena dell'ulteriore marginalizzazione dell'Isola.

Per questo ribadiamo, ancora una volta, che occorre trovare risorse adeguate per alleggerire il peso della limitazione geografica sul sistema socio-economico regionale, soprattutto per i trasporti e per l'energia, che condizionano fortemente lo sviluppo delle attività economiche e relazionali della Sardegna.

Ma occorre, soprattutto, assumere iniziative politiche, istituzionali e legislative finalizzate al riconoscimento dell'insularità, per dare concretezza agli atti e agli impegni assunti dalle forze che governano il paese e la regione.

Per questo la Regione deve ottenere dal Governo l'applicazione del TRATTATO DI AMSTERDAM sugli svantaggi permanenti di carattere geografico e strutturale, attraverso:

- l'adozione di azioni e strumenti di sostegno finanziario in grado di abbattere il differenziale derivante dalle evidenti limitazioni strutturali;
- un provvedimento specifico nazionale e comunitario, finalizzato al riconoscimento degli svantaggi derivanti dalla condizione di isolamento, tale da garantire il soddisfacimento del diritto fondamentale alla mobilità delle persone e delle merci.

Non può essere sufficiente, infatti, l'occasionale e stagionale affitto di navi a carico delle casse della Società regionale, cui si è fatto ricorso per fronteggiare la situazione di emergenza. Serve un provvedimento specifico e la piena assunzione di responsabilità della Regione nel programmare e assicurare stabilmente la continuità territoriale della Sardegna con tutti i vettori e i sistemi integrati di trasporto, chiunque li gestisca, con un livello di servizio adeguato per quantità e qualità.

Per tutte queste ragioni chiediamo che il Presidente della Regione spenda tutta la sua autorevolezza in una forte iniziativa verso il Governo e verso l'Unione Europea che sappia incrociare il processo in corso della riforma federalista dello Stato con una nuova declinazione dell'Autonomia regionale, imperniata sull'insularità della Sardegna e sul diritto alla piena integrazione della sua gente nel contesto economico e sociale nazionale e comunitario.

È soprattutto per questo, per concorrere da protagonisti alla realizzazione di queste riforme, che il Consiglio regionale della Sardegna è chiamato a sostanziare con un'apposita legge la definizione dello status di insularità della Sardegna, nella quale trovino dichiaratoria e siano specificati gli strumenti e le modalità d'intervento richiesti alla più vasta comunità di cui facciamo parte, e che i sardi stessi possono mettere in campo, per affrontare tale condizione permanente di svantaggio, limitativa dei diritti di cittadinanza europea e nazionale di quanti vivano in Sardegna per scelta o per necessità.

## **PORTO DI CAGLIARI — MOLO TIRRENIA — FRONTE COMPAGNIA PORTUALE**