

PER UNO SVILUPPO PARTECIPATIVO

**la proposta di un Metodo
per i cinque anni di governo
della Sardegna**

**Elezioni regionali Sardegna
2024/2029**



**CONFINDUSTRIA
Sardegna**

FEBBRAIO 2024

UNA REGIONE CHE ASCOLTA LE RAPPRESENTANZE IMPRENDITORIALI

Per Confindustria Sardegna il confronto delle poche settimane disponibili per il rinnovo amministrativo e politico del governo della Regione Sardegna per gli anni 2024/2029 non può ancora una volta limitarsi e risolversi nella pure importante proposizione e comparazione da parte degli schieramenti candidati dei diversi punti e orientamenti programmatici. Le problematiche della Sardegna sono ampiamente note (trasporti, energia, infrastrutture, decremento demografico e invecchiamento popolazione, desertificazione delle zone interne, debolezza produttiva ed industriale, carenza di innovazione e di competenze, limitatezza del mercato interno e scarse esportazioni, inadeguatezza amministrativa e burocratica, etc.) e spesso le soluzioni avanzate in campagna elettorale, quando non vaghe e generiche, non appaiono troppo dissimili nelle enunciazioni dei vari competitors.

L'attrattività politica ed il consenso elettorale delle proposte pare caratterizzarsi e fare leva più che sul merito ed il valore delle stesse proposte, sull'immagine del candidato presidente e sul richiamo culturale e ideologico alle diverse categorie di appartenenza degli schieramenti (sinistra, centro, destra), unitamente alle capacità di traino elettorale del patrimonio proprio dei candidati nelle singole liste per la nomina a consigliere regionale. Nella sostanza, il merito della strategia generale ed il valore delle proposte specifiche e delle priorità rischiano comunque di risultare sostanzialmente secondarie rispetto al raggiungimento dell'ovvio obiettivo della vittoria elettorale.

Le fasi di ascolto da parte dei rappresentanti e dei candidati dei diversi schieramenti nei territori e tra le categorie produttive e sociali sono certamente utili per recepire istanze e suggerimenti ed affinare, e se del caso facendole proprie ed impegnandosi conseguentemente, le proposte ricevute ma non possono esaurire **il ruolo più ampio di partecipazione vera che i soggetti e gli attori economici e sociali devono svolgere nell'intero quinquennio di mandato.**

L'esperienza delle ultime legislature regionali ha ampiamente dimostrato come la distanza tra i proponenti degli schieramenti vincitori della competizione elettorale, le aspettative comunque generate ed i risultati concretamente conseguiti siano notevoli e, solo in parte, giustificabili da emergenze imprevedibili e rilevanti (vedi pandemia, guerre, crisi economiche, energetiche, etc.) e che comunque con alta probabilità, seppure con intensità e caratteristiche diverse, sempre si presentano nel corso di un quinquennio.

In tal senso le giustificazioni, quando pure valide, non attenuano le conseguenze delle opportunità perdute, ovvero delle scelte inadeguate, parziali quando non inique o improduttive.

In sintesi, **quanto presentato dai diversi schieramenti in campagna elettorale non esaurisce l'impegno** che ad avviso di Confindustria Sardegna deve verificarsi e monitorarsi, con gli adeguamenti necessari, nel corso dello svolgimento del mandato quinquennale da parte del Presidente, della Giunta e della compagine elettorale che sarà chiamata a guidare la politica regionale.

LA RESPONSABILITA' DI PARTECIPARE

Per partecipare occorre condividere modalità trasparenti di interpretazione della corretta attività di lobbying, in particolare delle rappresentanze imprenditoriali, il cui contributo di idee, proposte, segnalazioni e sollecitazioni su temi e problemi deve essere visto come un valore funzionale ed essenziale per la migliore azione amministrativa a vantaggio complessivo della comunità

Ecco perché la prima proposta di Confindustria Sardegna per la legislatura 2024/2029 attiene al METODO.

II METODO

Chiediamo che vi sia l'impegno ad un confronto vero, costante e strutturato, per tutti i prossimi cinque anni - sia sulla strategia complessiva della politica regionale che sulle tematiche specifiche e di comparto, di competenza dei vari Assessorati - tra il Governo regionale e la rappresentanza delle imprese (certificata sulla base degli standard CCIAA) evitando partenariati pletorici ed inconcludenti, con partecipanti che spesso non rappresentano altri che se stessi.

Proponiamo un canale aperto e operativo di confronto nel corso dei prossimi cinque anni, con almeno 4 incontri annuali per ciascun ambito con:

PRESIDENTE REGIONE

su definizione e implementazione PIANO STRATEGICO DI SVILUPPO E COMPLESSIVA AZIONE DI GOVERNO

ASSESSORE PROGRAMMAZIONE

Spesa fondi programmi europei, sviluppo e coesione, regionali, ZES, Incentivi produttivi e per il Credito, Zone interne- sviluppo ripopolamento e sicurezza, Innovazione e Ricerca, Transizione digitale e Industria 5.0

ASSESSORE INDUSTRIA

Energia, Aree industriali, Internazionalizzazione, Settore Estrattivo

ASSESSORE TRASPORTI

Continuità territoriale extraregionale aerea e marittima, merci e passeggeri. Continuità territoriale interna e TPL

ASSESSORE TURISMO

Strategia, Osservatorio, Accessibilità (in raccordo Assessorato Trasporti), Piano marketing, Governance, Digitale, Comunicazione, Formazione

ASSESSORE AMBIENTE

Efficientamento e snellimento procedure autorizzative, piano rifiuti e economia circolare

ASSESSORE LAVORI PUBBLICI

Fabbisogni infrastrutturali, Qualificazione stazioni appaltanti, Prezzario, Digitalizzazione processo

ASSESSORE URBANISTICA

Nuova legge di governo del territorio, rivisitazione PPR, Piano casa, Rigenerazione Urbana, Gestione e opere idriche

ASSESSORE LAVORO

Politiche attive e Formazione competenze

AVERE UNA VISIONE

Una azione politica e di governo di cinque anni evidentemente non è idonea ad affrontare e risolvere in un arco temporale così ristretto i molteplici problemi, vecchi e nuovi, propri della Sardegna o derivanti dalle trasformazioni o accadimenti dipendenti dal contesto nazionale ed internazionale.

Ha però il dovere e la necessità di **avere una VISIONE**, d'impostare cioè una direzione di marcia che possa risultare la più coerente e idonea ad interpretare cambiamenti e necessità, per superare i vincoli e valorizzare le opportunità, per costruire un nuovo solido percorso di sviluppo.

La Visione va il più possibile esplicitata e condivisa all'interno della comunità sociale, politica ed economica della Sardegna. Se nel tempo le azioni specifiche possono subire adattamenti, è però fondamentale che la strategia complessiva di quello che vogliamo e possiamo essere sia chiara nelle sue declinazioni fondamentali. Una Visione che non venga rimossa o periodicamente rimessa in discussione, inducendo inibizioni, rallentamenti o, peggio, passi a ritroso, con dispendio di tempo e depauperamento di risorse economiche, umane e ambientali sempre più rare e preziose. Il rischio è la perdita di competitività economica, la dipendenza assistenziale dopo quella data dai vincoli geografici ed economici dell'insularità, la marginalizzazione, l'acuirsi di povertà, regressione e la disgregazione sociale.

La Sardegna ha un **gravissimo problema di denatalità ed invecchiamento della propria popolazione**, connesso alla dispersione ed **emigrazione dei pochi giovani**, allo **spopolamento delle zone interne** ed alla scarsa capacità di attrazione di nuova residenzialità.

Per evitare pericolosi ulteriori arretramenti politici, economici e sociali **l'autonomia vera e lo sviluppo della Sardegna passano attraverso un rapporto forte, negoziale, competente e leale con la governance europea e nazionale**, priva di velleitarismi o subalternità, mediante una equilibrata lettura del processo di riforma complessiva del federalismo, con specifico riferimento all'autonomia differenziata, al regime di specialità della regione, alla declinazione del principio di insularità ed alla assegnazione, ripartizione e spesa delle risorse pubbliche.

La Sardegna ha bisogno di una **vera infrastrutturazione e connessione interna ed esterna**, di una **nuova legge urbanistica e di governo del territorio**, della **specializzazione e modernizzazione di agricoltura e agroindustria**, di una organica **politica di marketing turistico**, della **valorizzazione del potenziale ambientale e culturale**, dell'equilibrio e dell'**indipendenza energetica**, di una **istruzione potente per la crescita delle competenze tecniche e professionali**, della crescita qualitativa e dimensionale delle imprese, dell'**innovazione** e della **ricerca**.

Le **risorse disponibili manovrabili per lo sviluppo della Sardegna nel quinquennio 2024/2029**, compresi residui del periodo pregresso, tra fondi europei, nazionali e regionali (POR, FESR, FSE, JTF, Fondo Sviluppo e Coesione, PNRR, etc.), sono notevoli e stimabili in **oltre 10 miliardi di euro**. Occorre cogliere l'opportunità.

La **rigenerazione sociale**, per Confindustria Sardegna, **dipende dalla rigenerazione economica dell'isola**, cioè dalla sua capacità di **produrre reddito attraverso l'impresa ed il lavoro**, piuttosto che avvilupparsi all'interno di estemporanee logiche assistenziali e redistributive altrimenti votate ad inaridirsi nel medio-breve periodo.

L'IMPORTANZA DELL'INDUSTRIA

La rigenerazione non può prescindere dal recupero e rilancio di una adeguata dimensione industriale considerato che la Sardegna è tra le regioni, non solo d'Italia ma anche del Mezzogiorno, con la minore incidenza di questo comparto nella produzione complessiva del PIL regionale. L'Industria, tra tutti i settori, in Sardegna incide per solo l'8,7% del totale contro il 12,4% del Mezzogiorno, il 22,3% del Nord ed il 20,1% complessivo dell'Italia. Peraltro, la Sardegna è la regione italiana che ha perso la percentuale maggiore del proprio valore aggiunto industriale negli ultimi quindici anni (- 52,4%), con i noti effetti devastanti anche sul piano occupazionale e della distribuzione del reddito.

Le produzioni e le esportazioni sono principalmente dipendenti da alcune realtà di grandi dimensioni (in particolare del comparto petrolifero) oltre ad alcune altre che resistono seppure con forti criticità, e da pochi e specifici comparti, a fronte di un contesto di piccole e piccolissime imprese che hanno una obiettiva difficoltà a confrontarsi con crescita e mercati esterni.

L'Industria negli ultimi decenni è stata progressivamente e radicalmente rimossa dalle politiche per lo sviluppo e dal vocabolario politico e mediatico della Sardegna. Divenuto un termine quasi impronunciabile e desueto, un retaggio di un passato fatto solo di disastri da dimenticare. Industria intesa come una attività aliena e insostenibile per la Sardegna, incompatibile con le vocazioni agricole e turistiche dell'isola, al di là di una solidarietà spesso meramente opportunistica nei confronti dei lavoratori di aziende progressivamente entrate in crisi (anche per conclusione di cicli naturali di vita) e mai sostituite da nuove iniziative. Di contro, quella industria che ancora esiste e resiste (in qualche caso offrendo uno straordinario contributo al reddito sociale), viene vista in Sardegna con malcelata sopportazione, se non addirittura attenzionata con l'aspettativa di coglierla in fallo per espungerla definitivamente dal contesto isolano.

L'industria è invece fondamentale, come dimostrano, oltre agli investimenti pubblici di USA e CINA, la dimensione manifatturiera italiana, la seconda in Europa, nella resilienza alla crisi, per generare reddito e professionalità, dando e traendo linfa dall'innovazione e dalla ricerca, creando relazioni sinergiche con i centri di competenza e le università, divenendo elemento di relazione internazionale e attrattore locale di sviluppo e sostenibilità demografica.

Occorre pertanto riprendere **una moderna politica industriale** che nel valorizzare e salvaguardare il patrimonio produttivo esistente, promuova la crescita e l'attrazione di nuove attività ed iniziative.

Come dimostrano le diverse chiamate economiche/imprenditoriali rivolte a territori comunque deboli, non è sufficiente affidarsi alla sola programmazione dal basso ma è importante anche stimolare in forma nuova la potenziale generazione e attrazione di investimenti produttivi.

Come fare?

L'efficienza amministrativa è un fattore di competitività territoriale. Per attrarre investimenti produttivi è dunque indispensabile una Regione che almeno nei gangli amministrativamente sensibili, per competenza e rapidità decisionale, ricerchi le massime eccellenze possibili, nella struttura e nelle procedure, evitando ritardi, ridondanze e rimbalzi di competenze e responsabilità tra Servizi, Assessorati ed Enti vari. Vanno progressivamente e sistematicamente reingegnerizzati i principali settori e processi amministrativi/autorizzativi (settore estrattivo, energia, edilizia, bandi incentivazione, etc.) che abbiano rilevante impatto economico attuale e potenziale, verificandone la coerenza funzionale anche con le rappresentanze degli operatori ed allocando risorse professionali adeguate.

Razionalizzare le attuali aree di insediamento produttivo - Consorzi Industriali (CIP); Zone industriali di interesse Regionale (ZIR); Piani di Insediamenti Produttivi (aree P.I.P.) – efficientandole nella governance e nella modernizzazione delle dotazioni infrastrutturali (stradali e di connessione con porti ed aeroporti, energetiche, digitali, ambientali, della sicurezza, dei servizi, etc.). Di questi asset occorre prevedere una regia ed un coordinamento regionale per assicurare sinergie funzionali e promuovere al tempo stesso specializzazioni produttive in linea con le vocazioni dei singoli territori. Devono divenire un reale fattore di attrazione degli investimenti nell'ambito della pianificazione della ZES (Zona economica speciale).

ZES (Zona economica speciale). Occorre un impegno con il Governo nazionale affinché, tenuto anche conto del principio costituzionale di insularità, nell'attuazione della ZES unica per il Mezzogiorno, venga **preservata la specialità e la positiva esperienza maturata in Sardegna** nel ristretto periodo di primo funzionamento, con riserva di dotazioni economiche e di struttura operativa. Al riguardo occorre salvaguardare tutti i procedimenti in corso o avviati, mantenere una priorità sui contesti industriali regionali maggiormente qualificati (approntando pacchetti insediativi e di marketing localizzativo), con una particolare attenzione alle zone interne dell'isola.

Riagenda l'Industria. Marketing Localizzativo produttivo. Animare i potenziali investimenti delle realtà produttive già localizzate e di quelle esterne potenziali. **Si propone di costituire e finanziare una Mission Industriale**, coordinata dal Presidente, con la partecipazione degli Assessori Industria, Ambiente e Programmazione, con supporti tecnici qualificati e con la rappresentanza imprenditoriale e degli enti maggiormente interessati, per individuare e supportare settori ed attività industriali ed investimenti di particolare rilievo per la regione ed i suoi territori (es. terre rare, nautica e blueconomy, componenti e tecnologie per l'energia, intelligenza artificiale, data center, agroindustria, caseario e vitivinicolo, aerospazio, poli logistici, economia circolare, etc.). La Mission dovrebbe operare per piani e target predefiniti, per incrementare Pil generato, dimensioni e numero delle realtà produttive, per favorire e sperimentare pacchetti localizzativi vantaggiosi (in raccordo con Aree Industriali, incentivi e agevolazioni, ZES, etc.) per i diversi territori e settori di potenziale crescita e coerenza con gli interessi regionali e le prospettive di tendenza internazionale. Fondamentale risulta la ricostituzione di un Osservatorio economico ed occupazionale riservato all'Industria, che monitori gli andamenti regionali e territoriali del comparto, in benchmarking con gli altri contesti nazionali ed internazionali, anche per cogliere evoluzioni e tendenze da valutare e, eventualmente, promuovere.

Tra le varie opportunità **l'EINSTEIN TELESCOPE**, interferometro di terza generazione per la misura delle onde gravitazionali, rappresenta un'opera assolutamente straordinaria sul piano scientifico, tecnologico ed industriale, che può costituire per la Sardegna e le nostre zone interne una occasione irripetibile di sviluppo economico e sociale, considerando anche il costo totale di circa 1,7 miliardi e le ricadute stimate tra i 4 ed i 6 miliardi di euro in 9 anni, con 36mila occupati solo nella fase realizzativa. Per questo dovremmo essere bravi

a fare la nostra parte anche realizzando velocemente le infrastrutture necessarie, da quelle stradali a quelle telematiche. Crederci per essere credibili!

Rapporto Pubblico/Privato. Investire nell'isola implica la sussistenza delle **condizioni di affidabilità e di rispetto reciproco di tempi, regole ed impegni assunti**. Lo sviluppo economico non può fondarsi solo sulle risorse pubbliche disponibili (per quanto rilevanti nel quinquennio) ma richiede anche importanti apporti di capitali privati. È un punto dirimente per assicurare il successo delle politiche di sviluppo della nostra regione. Numerosi sono gli esempi, anche recenti e tutt'ora in corso, nei quali l'iniziativa ed i capitali già impegnati o programmati sono stati mortificati, con danni diretti gravi non solo per gli interessati ma soprattutto di immagine per altri potenziali investitori. Anche al riguardo è indispensabile definire un passaggio procedimentale/normativo sulle attività di lobbying.

Competenze e risorse umane. Anche le potenzialità di ripresa ed espansione dell'industria in Sardegna dipendono strettamente dalla disponibilità di competenze adeguate (problema comune con altri comparti come l'edilizia ed il turismo). Evidentemente la qualità e quantità di risorse umane disponibili è strettamente correlata alle rispettive proporzioni delle attività produttive in Sardegna. Cioè l'industria cresce con le competenze e queste se vi sono industrie di livello elevato.

Servono politiche integrate di formazione tecnica avanzata – potenziando gli ITS, la formazione continua, le politiche educative di genere e di settore (STEM). Valido e da potenziare lo strumento delle Accademy ampliandone i comparti ammessi. Fondamentale il rapporto con le nostre Università,

Decisivo l'implementazione di programmi di orientamento dei nostri giovani verso percorsi di studio e formazione che abbiano come sbocco l'attività industriale, considerata per una cattiva informazione e divulgazione poco attrattiva dai giovani.

Tenuto conto della carenza crescente di disponibilità di risorse occupazionali e delle tendenze demografiche nella nostra regione, la Sardegna, anche per contribuire a contrastare l'immigrazione irregolare, potrebbe candidarsi con l'autorizzazione del Governo nazionale ad avviare presso Paesi extraeuropei la sperimentazione di percorsi virtuosi e strutturati di inserimento di quote di immigrati, nell'ambito di specifici protocolli che consentano la selezione in loco degli idonei e disponibili ad intraprendere la formazione necessaria per collocarsi presso le imprese sarde che ne abbiano fatto richiesta.

Politica degli incentivi. Gli **interventi di agevolazione industriale** (ricerca, innovazione, soprattutto tecnologica e digitale, trasferimento tecnologico, accesso al credito, accrescimento dimensioni medie delle imprese, internazionalizzazione, consolidamento apparato produttivo) sono **assolutamente strategici** e determinanti per la competitività produttiva della Sardegna ed in questo senso la Regione deve allocare le maggiori risorse disponibili proprie ed europee. Per altro verso, occorrerebbe provare a potenziare anche i massimali di aiuti tenendo conto e declinando lo stesso principio di insularità e la conseguente necessità di compensarne le diseconomie. Come evidenziato dalla Svimez nel suo recente rapporto, l'impostazione della politica industriale è altrimenti debole, mancando di una visione che identifichi cosa si voglia diventare nel prossimo futuro e che ruolo si intenda occupare. È necessario **individuare obiettivi e aree tecnologico-produttive prioritarie**, con misure maggiormente selettive, rendendo strutturali gli interventi e assicurando ad essi un orizzonte di medio periodo e risorse costanti. Le esperienze non positive di tanti ultimi bandi gestiti dalla Regione Sardegna portano da un lato a privilegiare, fin dove possibile, lo **strumento automatico del credito d'imposta** e, dall'altro, ad **individuare percorsi procedurali nuovi che assicurino tempistiche adeguate**. In proposito potrebbe essere utile sperimentare, come soggetti attuatori delle misure, i Consorzi Fidi. Gli stessi potrebbero gestire una misura specifica votata a contenere l'incremento dei tassi di interesse sul credito a carico delle imprese industriali. Nelle politiche di incentivazione e promozione industriale andrebbe **rilanciata la mission industriale della SFIRS, di Sardegna Ricerche e del CRS4**, assicurandone un

raccordo più stretto con il mondo produttivo isolano. Infatti, le misure a favore di internazionalizzazione e innovazione e ricerca sono importantissime e da sostenere perché, evidentemente, scontano sempre la debolezza strutturale di base del nostro sistema produttivo. Di rilievo, al riguardo, anche il rapporto avviato dal sistema imprenditoriale con le nostre due Università nell'ambito del progetto Ecosistema dell'Innovazione.

SCIOGLIERE I NODI CHE IMPEDISCONO LO SVILUPPO

ENERGIA

L'energia è stata la prima fonte di industrializzazione della Sardegna e permane ancora assolutamente decisiva e strategica nell'attuale contesto di sostenibilità come fattore di crescita tecnologica e produttiva.

Le imprese sarde non possono essere spiazzate per il problema dei costi energetici e/o per l'indisponibilità delle fonti soprattutto se abbisognano di quelle termiche, come le frequenti crisi di questi anni hanno dimostrato.

Per la competitività e la transizione energetica dell'isola, dopo una attesa di oltre cinquant'anni ed innumerevoli accordi ed impegni istituzionali, non può non trovare **finalmente soluzione entro i primi mesi del 2026, con realizzazione, completamento e operatività, la metanizzazione dell'isola** che, nel colmare un ritardo storico, consenta finalmente di disporre di questa fonte su tutto il territorio regionale, a costi e condizioni assimilate al contesto nazionale, superando una rara e profondamente iniqua condizione di svantaggio rispetto alle altre regioni italiane ed europee. Occorre addivenire in tempi rapidissimi a decisioni definitive ed attuative sulla dorsale per collegare con le tratte nord e sud già progettate i diversi ambiti e bacini territoriali e produttivi, fornendo così risposte sia alle aspettative di rilancio dei poli industriali che ai contesti sociali e diversi bacini di utenza, precostituendo peraltro le condizioni per lo sviluppo e la trasmissione futura dell'idrogeno. L'idrogeno, considerate alcune importanti presenze industriali ed i progetti già avviati, può e deve svolgere un ruolo di rilievo,

Quasi il 75% della produzione di energia elettrica in Sardegna deriva da fonti fossili mentre il restante 25% proviene da fonti rinnovabili. La proposta assegnata alla Sardegna di FER prevede di quintuplicare l'attuale potenza installata nei prossimi sette anni. Se da un lato vi è un tema ineludibile di transizione dalle fonti fossili al contempo sussiste quello della oculata gestione e sincronizzazione del processo negli anni a venire. Occorre garantire sia la sicurezza e stabilità della fornitura che la sostenibilità ambientale e della rete di distribuzione ancora fortemente da adeguare e potenziare. Sempre più numerose sono ancora le imprese che hanno installato impianti FER che attendendo collegamenti alla rete per carenze infrastrutturali, con conseguente perdite economiche e scoraggiamento di ulteriori investimenti.

Decisiva una attenta **revisione ed aggiornamento del Piano Energetico e Ambientale Regionale (PEARS)**. Al riguardo appare ineludibile che **la Regione Sardegna rafforzi risorse e competenze tecniche interne in materia energetica potenziando fortemente il servizio dell'Assessorato Industria, altrimenti non adeguato alla complessità della sfida**, per negoziare (con Governo nazionale, le comunità locali, le imprese, gli stakeholders), per tutelare in termini equilibrati i diversi interessi in campo, per monitorare andamenti e prospettive, per orientare e regolamentare correttamente e celermente il processo di transizione, per promuovere innovazioni e sperimentazioni. Resta fermo il contributo imprescindibile degli operatori energetici e di trasmissione e distribuzione, delle Università, dei grandi players, delle rappresentanze imprenditoriali e professionali, che troverebbero un interlocutore.

L'entità delle richieste già presentate per le FER, soprattutto se di rilevanti proporzioni, deve essere valutato in termini di priorità e sostenibilità al fine di assicurare la maggiore corrispondenza possibile con lo sviluppo industriale e produttivo nell'isola. Occorre altresì evitare che aree industriali di pregio, a prescindere dalle aree compromesse e dai siti contaminati, siano definitivamente e massivamente precluse all'uso produttivo per divenire piattaforme di produzione energetica. In tal senso occorre la massima attenzione nel percorso di definizione delle aree idonee.

Le **Comunità Energetiche Rinnovabili** costituiscono certamente uno strumento importantissimo per contribuire a rendere sostenibile il bilancio energetico delle imprese, a partire dalle aree industriali della Sardegna.

TRASPORTI LOGISTICA E INFRASTRUTTURE

Considerata la strategicità della continuità territoriale aerea e marittima, merci e passeggeri, interna ed esterna (una precondizione perché senza accessibilità è precluso lo sviluppo), la Regione Sardegna deve in primo luogo **potenziare fortemente la propria struttura tecnico/ingegneristico/giuridica di supporto, approfondimento e valutazione delle tematiche trasportistiche** e delle conseguenti soluzioni e programmi da implementare. Ciò è fondamentale per essere all'altezza della complessità dei dossier e della loro trattazione e negoziazione in ambito nazionale ed europeo con le istituzioni governative, oltre che con i players coinvolti (hub portuali e aeroportuali, vettori aerei, armatori, trasportatori, imprese e utenti, etc.) e gli stakeholders interessati.

Il comparto richiede inoltre un Osservatorio statistico trasportistico che raccolga dati di consuntivo e di tendenza per un adeguato monitoraggio ed una efficace programmazione e negoziazione/trattazione dei dossier.

Troppo spesso si è avvertita da parte della nostra Regione una **preparazione non corrispondente all'importanza economica e sociale di queste materie**, in rapporto ad interlocutori apparsi maggiormente attrezzati e agguerriti a difesa dei propri interessi.

La materia è tra le questioni principali per la corretta ed utile declinazione del principio di insularità e perifericità della nostra isola.

Per quanto attiene ai trasporti marittimi **occorre rivalutare congruità e sostenibilità tariffaria, di frequenza e di qualità di servizio delle principali tratte di collegamento da e per i principali hub portuali**, equilibrando tratte in regime di libero mercato e tratte che necessitano di oneri di servizio pubblico, come la reintroduzione trisettimanale della Cagliari/Genova, per rispondere ad esigenze ambientali e di sicurezza.

Interventi specifici anche compensativi vanno negoziati in riferimento alla entrata in vigore della Direttiva per l'inserimento del trasporto marittimo nel sistema per lo scambio delle quote di emissione dell'UE (EU ETS - Emission Trading System) per il trasporto marittimo, approvata dal Parlamento Europeo e in fase di recepimento da parte degli Stati membri. L'applicazione della Direttiva comporta infatti un ulteriore insostenibile incremento dei costi del trasporto marittimo delle merci con aumenti già notificati alle imprese di trasporto a partire dal 1° gennaio 2024. L'incremento medio a viaggio per mezzo standard è stato quantificato in oltre 80 €, che andrà a sommarsi alle preannunciate revisioni trimestrali dei listini da parte degli armatori. La Direttiva, che sarà operativa in ambito mediterraneo solo per i paesi europei, e non quindi per i transfrontalieri e concorrenti porti dell'Africa, colpirà anche il traffico marittimo e portuale nel suo complesso, rischiando di emarginare i nostri hub e l'economia del mare su cui punta la Sardegna. Tutto ciò indurrà effetti pesantissimi sull'intero sistema produttivo della nostra isola, con conseguente grave perdita di competitività soprattutto per quelle imprese e attività che, trasportando merci a basso valore aggiunto, vedono pregiudicata le condizioni minime per la propria stessa sopravvivenza.

Sarebbe auspicabile verificare, sulla base del principio di insularità, la percorribilità di contributi compensativi per i costi di trasporto a favore delle attività industriali localizzate nell'isola per materie prime e prodotti finiti, secondo criteri riferibili alla natura delle produzioni ed alla distanza dei mercati di riferimento.

Il trasporto gommatto sconta peraltro le annose problematiche dei **servizi inadeguati da parte degli Uffici territoriali della Motorizzazione Civile**, per carenze strutturali di risorse professionali e di personale, con ritardi gravissimi sulle principali procedure di interesse del comparto, a partire dalla immatricolazione e revisione dei mezzi. Permangono inoltre le criticità connesse all'incremento costante dei carburanti ed alla persistente carenza di autisti.

L'accessibilità interna della Sardegna è condizionata dall'assenza di tratti autostradali su 8.800 Km di rete stradale di cui il 33% sono strade di rilevanza nazionale in gestione Anas; 427 Km di rete ferroviaria RFI (scartamento ordinario), solo assai parzialmente in corso di elettrificazione e con appena il 12% a doppio binario, con il capoluogo provinciale di Nuoro non collegato; 160 km di rete ferroviaria ARST (scartamento ridotto) formata da tre tronchi non interconnessi tra loro.

Un complesso di dotazioni che pone la Sardegna, secondo uno studio Uniontrasporti di Unioncamere intorno al 50% dell'indice medio infrastrutturale nazionale.

Fondamentale al riguardo non solo le allocazioni di risorse ed i programmi di investimento ma la riconsiderazione delle intese Stato- Regione a superamento di mere logiche costi-benefici non applicabili a specificità insulari e la declinazione delle fasi operative ed attuative.

Serve un Piano per l'accelerazione realizzazioni e conclusione lavori opere commissariate, in corso e programmate, unitamente alla semplificazione e allo snellimento procedurale evitando ridondanze e duplicazioni. Indispensabile approntare nuova progettualità ed allocare adeguate risorse per: il potenziamento dei principali hub portuali e aeroportuali con i relativi collegamenti stradali e ferroviari; negoziare con il Governo nazionale un servizio ferroviario moderno, per qualità del servizio, tempi di percorrenza e collegamenti (Nuoro); programmare un affidabile riassetto idrogeologico, predisporre l'adeguamento, compresi la gestione, il monitoraggio e la digitalizzazione del sistema idrico; completamento di una rete viaria primaria e secondaria che riequilibri l'accessibilità interna; promuovere la rigenerazione urbana, l'housing sociale, la nuova ospedalità ed il rinnovo delle strutture scolastiche.

Per quanto attiene ai sistemi di **continuità territoriale aerea, questi appaiono instabili, inadeguati e datati, non idonei per frequenza e costi di collegamento ad offrire quelle condizioni di equità ed affidabilità necessarie**, oltre che per i cittadini sardi, per le economie produttive e del turismo. Occorre che sul tema vi sia una forte integrazione di risorse compensative nazionale, considerate anche le rilevanti sproporzioni delle allocazioni pro capite del sistema spagnolo per le Baleari e francese per la Corsica, con un decisivo supporto del Governo nazionale nella negoziazione sul tema con il livello europeo. Importante l'abolizione della tassa addizionale comunale di imbarco, che limita la competitività della destinazione e l'attrattività dei vettori.

A prescindere dal modello individuato appare infatti 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. Fondamentale concentrare l'attenzione anche su modelli che calmierino la tariffa per i non residenti, per l'attrazione turistica e la competitività della destinazione, anche con azioni di comarketing, sostenendo i nostri aeroporti e la destinazione turistica rispetto al trasporto aereo soprattutto internazionale. Per quanto riguarda gli ambiti rimessi al libero mercato ed alle low cost risulta evidente il vantaggio che potrebbe derivarne, oltre che in termini complessivi di efficienza, nei rapporti e nelle interlocuzioni negoziali con i vettori, da una attività sinergica e coordinata tra le diverse strutture aeroportuali della Sardegna. Così come dall'auspicato moderno raccordo stradale e ferroviario tra i tre hub portuali ed aeroportuali.

Di particolare rilievo, anche in riferimento agli sfavorevoli andamenti meteorologici, il **comparto idrico**, nei molteplici profili della programmazione, progettazione e realizzazione delle opere, della loro gestione e manutenzione, della disponibilità, qualità e costi, anche per la competitività delle attività produttive che colpisce trasversalmente tutti i comparti (industriale, turistico, agricolo, allevamenti, etc.). Fondamentale, pertanto, assicurare una valida performance realizzativa e di concretizzazione, a partire dalle opere programmate e o in corso, di competenza del Ministero delle Infrastrutture, presentate recentemente e che, comprese le dighe, assumono anche un rilevante impatto economico (circa 1 miliardo di euro).

INDUSTRIA DEL TURISMO

Certamente strategico assegnare una **nuova centralità al Turismo** nei programmi della Regione con obiettivi in termini di crescita del Pil del settore e di sinergia con altri rilevanti e correlati ambiti (patrimonio culturale, ambiente, artigianato, agricoltura). Fondamentale in tal senso la **visione trasversale tra i diversi Assessorati** con un **massimo raccordo funzionale tra quelli dei Trasporti e del Turismo** la cui correlazione è stata fino ad oggi assolutamente insufficiente.

Tra le principali punti di attenzione, oltre ad una **imprescindibile accessibilità reale, affidabile, programmabile, ampia e competitiva**, la realizzazione dell'**Osservatorio del Turismo** (non esclusivamente per dati sugli arrivi ma per la misurazione in tempo reale degli effetti delle azioni implementate anche mediante la **valorizzazione delle potenzialità digitali**), il nuovo **approccio sistemico al marketing** (per elevare il target – maggiore Pil minore consumo ambientale- e per competere approcciando correttamente i diversi mercati e segmenti di interesse), la coordinata **governance territoriale e alfabetizzazione turistica**, l'efficace comunicazione, la coerente programmazione e promozione degli eventi, la formazione mirata e qualificata per gli addetti del comparto.

Le potenzialità del digitale possono aiutare a monitorare e misurare le tendenze di mercato, la soddisfazione del turista e di intervenire sugli elementi critici attinenti ai diversi servizi ed elementi di contesto (trasporti, viabilità, ambiente, siti culturali, eventi, enogastronomia, sanità, igiene, etc.).

Fondamentale anche per questo comparto la riorganizzazione ed il potenziamento tecnico della struttura dell'Assessorato con l'inserimento e l'implementazione delle competenze indispensabili a coprire i molteplici ambiti nei quali si dispiega e declina la tematica turistica (marketing, digitale, trasporti, etc.).

§§§