

Nubi tempestose sul sistema aeroportuale sardo: oltre ai mali endemici Air Sardinia rischia il fallimento (arriva Ciarrapico?). E Alisarda, forse, va a Firenze

Crisi «aerea» doppia tariffa ... e l'Italia si allontana

Nubi tempestose sul sistema aeroportuale sardo. Ai mali endemici - scarsità di voli, gestione mista degli scali di Cagliari e Alghero, carenza di strutture e servizi - si aggiungono ora la crisi di Air Sardinia (sulla quale potrebbe allungare le mani Ciarrapico), il paventato trasferimento dell'Alisarda a Firenze e la comparsa della doppia tariffa per residenti e non.

GIUSEPPE CENTONTE

Indubbiamente non è un buon periodo per il sistema aeroportuale sardo. Tre differenti scaglioni, di queste ultime settimane, potrebbero aumentare le difficoltà che l'isola presenta in un settore delicatissimo come quello del trasporto aereo. La prima, certamente la più negativa, anche per i rivelati di natura occupazionale, riguarda il probabile fallimento della «Air Sardinia», la compagnia sarda di terzo livello, costituita nel 1985, ed operante sulle rotte Cagliari-Tortolì (in Ogliastra)-Firenze: per salvare la compagnia occorrono subito almeno cinque miliardi, il minimo necessario per la ricapitalizzazione e l'avvio del rilancio (si parla di nuove concessioni sulle rotte Cagliari-Napoli-Monaco). Ma Corrado Corra, fondatore e fino a pochi giorni fa presidente dell'Air Sardinia, piuttosto che fallire potrebbe anche vendere a Giuseppe Ciarrapico, come si mormora da più parti. La società, una delle poche di terzo livello operanti in Italia, dispone di un aeroporto proprio, Tortolì, e di nuovissimi aeroplani. Eppure tutto ciò non è servito a salvare la compagnia dalla bancarotta.

Le altre due notizie, meno negative di per sé, indicano nuove difficoltà: la prima riguarda l'Alisarda. Da più parti si dà per scontato il trasferimento del «baricentro» operativo dall'aeroporto di Olbia a quello di Firenze, con probabile cambio di nome; la seconda, che colpisce più direttamente i cittadini, è la differenziazione tariffaria, sulla tratta Cagliari-Roma-Cagliari, a seconda se si è residenti o meno in Sardegna. L'aumento per chi non risiede nell'isola, da ottobre ad oggi, è stato di 57.000 lire, toccando la cifra di 150.500 lire, i residenti continuano a pagare 93.000 lire. Tomano così alla ribalta, attraverso la cronaca, i principali nodi del sistema aeroportuale sardo: la ricerca di un ruolo strategico (la Sardegna sta ormai stretta all'Alisarda); le difficoltà di gestione degli scali inadatti ad un flusso di traffico che per sei mesi all'anno cresce a ritmi vertiginosi; la definizione di una politica tariffaria che incoraggi il turismo e non penalizzi i contatti con la penisola.

Eppure, grazie soprattutto alla sua collocazione geografica, al centro del Mediterraneo, l'isola potrebbe giocare, nei prossimi anni, un suo particolare ruolo, negli scambi tra i diversi Paesi che si affacciano sul mare. Ipotesi affascinante, non c'è dubbio, ma attualmente di difficile gestione, soprattutto per la crisi economica che attanaglia i Paesi sulla sponda africana. Ma vi è un'altra carta da giocare, subito, che può sostenere il settore guida dell'economia sarda. Alcuni dati dimostrano sempre più il mezzo per raggiungere l'isola durante il periodo estivo. L'aumento di passeggeri negli ultimi tre anni, passati da 2 milioni a 2 e mezzo, ha riguardato soprattutto lo scalo di Olbia, che da 651 mila passeggeri dell'87 è arrivato, l'anno scorso, alla cifra di 800 mila: Cagliari Elmas, invece, ha avuto una crescita più lenta e costante, attestandosi sul milione e 270 mila passeggeri, mentre Alghero non arriva a mezzo milione.

Nessun problema, dunque? Tutt'altro. Una rapida visita agli aeroporti durante il periodo che va da maggio a settembre, e ci si rende conto subito che non basta far atterrare più aeromobili, se poi a terra mancano del tutto le strutture per accogliere i turisti. L'esempio ultimo, e doveva essere il «fiore all'occhiello», viene dai mondiali di calcio. I charter che la notte dopo gli incontri riportavano a casa i tifosi irlandesi, at-

terriati senza sosta, hanno trovato i loro passeggeri che attendevano all'aria aperta, o al meglio all'interno dell'autostadio, ancora in costruzione, fuori del terminal.

Infrastrutture degne di questo nome, sale d'aspetto più capienti, efficaci collegamenti con i centri cittadini - oggi per Cagliari e Alghero non ancora realizzati - non bastano per rendere efficiente al meglio il mezzo aereo. Ancora oggi, il traffico - da e per la penisola, i collegamenti internazionali con la Gran Bretagna e la Germania, che sono limitati al periodo estivo - verte sulle rotte di Roma e Milano. Su queste linee, durante tutto l'anno, la possibilità di trovare posti in determinati periodi o nel fine settimana è limitata. Anche con l'aumento dei voli nei mesi caldi, molti passeggeri rimangono a terra. Aerei più capienti? Motivi tecnici pare che impediscano l'impiego degli Airbus, mentre per i 747 o similari l'atterraggio sulla pista di Cagliari è avvenuto solo in circostanze eccezionali e con particolari procedure.

Infine altre due considerazioni che testimoniano le difficoltà nella gestione e organizzazione del sistema aeroportuale. Due dei tre scali isolani,

Cagliari e Alghero, hanno anche una presenza militare; quello del capoluogo è in realtà un aeroporto militare aperto al traffico civile. Due sono quindi gli ordini di problemi: la gestione quotidiana con l'Aeronautica, con diversi parametri di riferimento per l'operatività, e con la gestione dell'intero sistema aeroportuale. Cagliari, insieme ad Alghero, è uno dei pochi scali in Italia a essere interamente sotto controllo diretto dello Stato. Mentre altrove si affermano imprese a capitale pubblico, gestite secondo logiche di mercato, a Elmas e a Fortiella, lo Stato gestisce la fa da padrone. Tutto è in regime di concessione, dai bar agli uffici e servizi operativi delle tre compagnie aeree operanti. Difficoltà immaginabili rendono il sistema lento e complesso. Si parla, da molti anni, di un nuovo sistema di gestione, ma finora niente di operativo è stato realizzato.

Ecco come il cerchio, dalle linee ai biglietti troppo cari, ai servizi a terra, si chiude. E la continuità territoriale, da tanti conclamata, rimane un sogno, oppure il sistema sardo è il primo dei piccoli sacrifici che si chiedono al turista in cambio della visita a un'isola che rimane comunque splendida...



Folla nella sala d'aspetto dell'aeroporto cagliaritano. La carenza dei servizi è uno dei tanti «mali» del sistema aeroportuale sardo

VIDEOLINA

è la presenza più attiva nel settore dell'informazione radiotelevisiva in Sardegna.

14 edizioni del telegiornale sardo: una ogni mezz'ora, dalle 13.00 alle 14.30, dalle 18.00 alle 20.30, e dalle 23.00 alle 0.30.

12 giornalisti, 7 troupes di ripresa e corrispondenti da tutti i centri dell'isola.

TGS è il telegiornale da sfogliare, quando hai tempo con calma.

Così puoi informarti quando vuoi, almeno una volta al giorno.

VIDEOLINA

è sempre più informazione

Approdi, tutto ok. Poi arriva l'esperto



Le speranze di sviluppo legate ai porti turistici sono spesso deluse per incompatibilità col territorio. Il caso di Porto Pino

PAOLO BRANCA

L'ultimo caso è scoppato a Porto Pino, una delle località più suggestive della costa sud-occidentale sarda, nel bel mezzo delle dune di sabbia di Capo Teulada, a una sessantina di chilometri da Cagliari. Il progetto per la realizzazione del porticciolo turistico era già pronto da tempo, con tanto di studi e autorizzazioni, e le trattative con il costruttore d'impresa ormai a buon punto. Ma poi sono arrivati gli esperti... E si è così scoperto che quel tipo di litorale non è «geomorfologicamente adatto» a ospitare una simile struttura. Almeno per adesso non se ne farà niente.

Chissa quanti degli altri 41 punti costieri dell'isola destinati dai piani regionali a ospitare altrettanti porti turistici, sono nelle condizioni di Porto Pino. Attualmente non esiste una casistica al riguardo. Si procede volta per volta, salvo poi scoprire che ci sono difficoltà insormontabili. Con grande delusione degli amministratori locali che sempre più spesso ripongono in questo tipo di insediamento ogni speranza di sviluppo turistico della loro zona.

La mappa regionale dei porti, differenziati fra varie classi e livelli, comprende sei grandi bacini: quello meridionale (da Villasimius a Teulada), quello sud-occidentale (da Teulada a Buggerru), quello occidentale (da Buggerru ad Alghero), quello nord-occidentale (da Alghero ad Aglientu), quello settentrionale-nordorientale (da Aglientu a San Teodoro), quello orientale-sud-orientale (da San Teodoro a Villasimius). Nell'elenco dei porti turistici di primo livello spiccano in particolare i casi di Marina Piccola a Cagliari, di Caglionone a Durgali, di Cala d'Arbu a Sant Teodoro, di Porto Cervo e Porto Rellondu nella Costa Smeralda, di Bona Marina, di Sini. Gli interventi re-

gionali più recenti hanno privilegiato il potenziamento e l'ampliamento delle infrastrutture già esistenti, ma non sono certo mancati gli interventi ex novo come a Baunei, Orseli, Muravera, Arbus, eccetera.

Davanti a un intervento così vasto il primo problema, da un punto di vista ambientale, è appunto quello di studiare la «compatibilità» del porto col territorio. Una ricerca particolarmente difficile. «Non si tratta», spiega l'architetto Roberto Badas, segretario della sezione sarda dell'Istituto nazionale di urbanistica - solo di valutare l'impatto ambientale e paesaggistico dell'opera. Quando si ha a che fare con un porto, lo studio è più complesso: riguarda per esempio la regimazione delle maree, la geomorfologia del litorale, la salvaguardia, nelle zone sabbiose, delle dune... E poi non dimentichiamo che, anche sotto il profilo paesaggistico, un conto è considerare l'opera dal mare, un conto è vederla da terra; il risultato è assai spesso diverso, eppure non se ne tiene conto.

Il punto dolente è proprio qui. Le delibere regionali (e comunali) hanno «creato» o potenziato decine di porti, senza però prevedere alcuna tutela legislativa per l'ambiente. La stessa legge urbanistica sarda, a detta degli esperti fra le più avanzate ed ecologiche di tutta Italia, non detta al riguardo alcuna norma. «E non potrebbe essere diversamente», spiega ancora l'architetto Badas - dal momento che nel varare questo importante provvedimento, il legislatore ha cercato di evitare una normativa articolata sulla pianificazione costiera, limitandosi a stabilire una serie di vincoli rigorosi di inalienabilità. Una legge, quindi, insomma, cui dovranno seguire adesso altre leggi, o, per meglio dire, delle norme di attuazione.

L'UOMO, L'AMBIENTE, IL LAVORO



L'uomo, l'ambiente e il lavoro sono da sempre legati in un equilibrio vitale. Cercare l'armonia di questi elementi attraverso programmi e azioni concrete è uno degli obiettivi dell'EMSA, Ente Minerario Sardo, costituito nel 1968 dalla Regione Autonoma della Sardegna per promuovere la valorizzazione delle risorse locali del sottosuolo. L'EMSA è oggi una moderna holding con importanti funzioni istituzionali: promuovere lo studio e la conoscenza del territorio dal punto di vista geologico, geomorfologico e geocronologico; incentivare l'attività di commercializzazione e la qualificazione professionale, produrre iniziative di ripristino ambientale e strumenti di gestione del territorio; razionalizzare il settore, ricercando tutte le occasioni di incremento dei livelli produttivi e dei posti di lavoro. Il patrimonio delle conoscenze, le metodologie, le risorse umane e l'esperienza dell'EMSA sono al servizio della realtà regionale: un impegno concreto per fornire efficaci strumenti produttivi al futuro scenario economico e sociale della Sardegna.



Conosci Italgas.

L'acqua è pura, naturale, trasparente: elemento indispensabile ed ecologico. Come il metano. E il metano azzurro si chiama Italgas. Il Gruppo, con 9000 dipendenti, investe ogni anno circa 600 miliardi in impianti, ricerca, sicurezza e formazione. Una rete di 60.000 Km di tubazioni, su tutto il territorio nazionale, eroga ogni anno quasi 5 miliardi di mc di metano. Un'azienda affidabile che lavora 24 ore su 24 fornisce alle famiglie e alle attività produttive energia pulita. Una forza buona della natura, sicura, pratica e conveniente, per dare benessere a circa 3.800.000 utenti. Senza far rumore e senza inquinare. Italgas è presente da anni nell'importante settore delle acque. Da oggi, tesa verso nuovi obiettivi, lavora con rinnovato impegno per un progetto ecologico: mantenere pulita con l'aria anche l'acqua. Tutto questo è il Gruppo Italgas, nato 150 anni fa per soddisfare tutti i giorni le necessità primarie di un Paese in costante sviluppo, inserito in una più vasta evoluzione europea. E per migliorarne la qualità della vita assicurandogli le energie indispensabili. Energie pulite. Come l'acqua.