



IL “PONTE” DELLA SARDEGNA PER NON RESTARE L'ULTIMA ISOLA

ORDINE DEL GIORNO - COMITATO ESECUTIVO DELLA CISL SARDA

La nuova questione sarda nella geografia infrastrutturale dell'Italia e dell'Unione Europea

Per la Sardegna, la mobilità non è un tema settoriale né una variabile tecnica: è una condizione di cittadinanza, di sviluppo e di lavoro.

La possibilità di muoversi, di collegarsi stabilmente con il resto del Paese e dell'Europa, di garantire accesso a servizi essenziali, opportunità economiche e relazioni sociali, incide direttamente sulla qualità della vita delle persone e sulla tenuta complessiva dell'economia regionale.

Migliorare la mobilità interna e i collegamenti esterni significa rendere la Sardegna realmente accessibile, non solo competitiva nei picchi turistici. Significa consentire alle imprese di programmare, ai lavoratori di spostarsi, ai cittadini di studiare, curarsi e lavorare senza subire il costo sociale dell'insularità.

Per questo serve un piano infrastrutturale strutturale, che assuma la mobilità come leva strategica e non come risposta emergenziale: connettere la Sardegna per crescere, tutto l'anno.

In questo quadro si colloca una scelta che segna una discontinuità storica.

Con l'avvio dell'iter per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, l'Italia ridefinisce la propria geografia infrastrutturale. Quando la Sicilia sarà fisicamente collegata al continente, la Sardegna resterà l'unica grande isola priva di una connessione stabile.

Questo dato non è simbolico. È politico, economico e sociale.

Produce una nuova asimmetria strutturale che non può essere ignorata e che impone una domanda netta: quali strumenti concreti garantiscono ai cittadini sardi pari diritti di mobilità, di lavoro e di sviluppo rispetto al resto del Paese?

Non siamo di fronte a una rivendicazione episodica, ma a una questione strategica di lungo periodo, che deve entrare stabilmente nell'agenda nazionale ed europea e diventare oggetto di una intesa strutturale tra Sardegna, Stato e Unione Europea.

Il sistema aeroportuale come “ponte della Sardegna”

Per la CISL Sardegna, la risposta non può essere affidata a singole opere né a soluzioni parziali.

Il sistema dei trasporti aerei – insieme a quello marittimo – deve essere riconosciuto e governato come il vero ponte della Sardegna.

Un ponte che:

- *non è fisico, ma funzionale e continuo, fatto di collegamenti affidabili;
- *non serve pochi mesi l'anno, ma garantisce mobilità stabile ai residenti;
- *non risponde solo alle logiche del mercato turistico, ma sostiene lavoro, servizi, diritti e coesione territoriale.

In questa prospettiva, il sistema aeroportuale sardo non è una questione per addetti ai lavori, né un dossier tecnico da affidare a equilibri societari: è una leva politica e sociale, perché riguarda insieme:

- *il diritto alla mobilità;
- *la competitività dell'Isola;
- *la qualità del lavoro;
- *la solidità del tessuto economico regionale.

È anche un sistema produttivo reale, che coinvolge oltre 1.200 lavoratori diretti, oltre a un indotto ampio e articolato, e che opera su infrastrutture sempre più vicine ai limiti strutturali, con una gestione dei picchi che troppo spesso viene scaricata sull'organizzazione del lavoro.

Per questo è essenziale riportare il confronto dal piano degli slogan al piano del merito.

Non è in discussione la natura pubblica dell'infrastruttura aeroportuale, che resta statale; è in discussione il modello di gestione, di governance e di indirizzo industriale. Confondere questi piani significa indebolire la capacità di governo del sistema e sottrarre trasparenza alle scelte.

Dalla governance regionale a una strategia nazionale ed europea

Per la CISL Sardegna, ogni ipotesi di riassetto del sistema aeroportuale ha senso solo se inserita in una strategia coerente e multilivello, capace di tenere insieme diritti di mobilità, sviluppo economico e qualità del lavoro.

1. Livello nazionale: la mobilità come diritto esigibile

Se lo Stato sceglie di investire risorse straordinarie per superare l'insularità di un territorio, deve garantire pari dignità infrastrutturale anche alla Sardegna.

Questo implica:

- *riconoscere il sistema dei trasporti sardi come infrastruttura strategica nazionale;
- *rendere la continuità territoriale aerea e marittima stabile, strutturale e universale, non negoziata a scadenza;
- *vincolare ogni scelta societaria e industriale a obiettivi di servizio pubblico verificabili.

La crescita dei volumi di traffico – oltre 10,6 milioni di passeggeri nel 2024 – non è un dato neutro: impone responsabilità su investimenti, sicurezza, qualità dei servizi e condizioni di lavoro. Senza una programmazione industriale di medio-lungo periodo, il rischio è che l'espansione venga gestita con soluzioni di corto respiro e scaricata sui lavoratori e sui territori più fragili.

2. Livello europeo: l'insularità come svantaggio strutturale permanente

La Sardegna deve agire insieme allo Stato italiano in sede europea per ottenere:

- *il riconoscimento pieno dell'insularità come condizione strutturale permanente;
- *regole stabili sugli aiuti di Stato e sugli oneri di servizio pubblico;
- *risorse dedicate per garantire accessibilità, continuità e coesione;
- *una collocazione prioritaria nelle politiche di coesione.

In questo quadro, il sistema aeroportuale non è una semplice infrastruttura regionale, ma uno strumento centrale di politica europea per la Sardegna.

3. Livello regionale: governare il sistema, non sommare gli scali

Solo dentro questa cornice acquista senso discutere di integrazione tra scali, di eventuali holding e di partner industriali.

Per la CISL Sardegna, nessun assetto societario è neutro: vale solo se serve a costruire il "ponte della Sardegna", cioè se garantisce:

- *continuità dei collegamenti tutto l'anno;
- *equilibrio territoriale tra Nord e Sud, costa e aree interne;
- *investimenti programmati e infrastrutture adeguate;
- *tutela del lavoro, degli appalti e delle filiere locali;
- *un rafforzamento reale del ruolo pubblico nell'indirizzo strategico.

Proprio perché la questione non è "organizzativa" ma di diritti e di strategia Paese, la CISL Sardegna propone di:

- *collegare esplicitamente il dibattito sugli aeroporti alla nuova geografia infrastrutturale nazionale;
- *costruire una iniziativa unitaria tra Regione, Governo e Parti sociali;
- *aprire una vertenza nazionale ed europea sull'insularità della Sardegna;
- *riconoscere il sistema dei trasporti aerei e marittimi come strumento permanente di compensazione.

Se l'Italia costruisce un ponte per superare l'insularità della Sicilia, la Sardegna ha diritto al suo ponte: un sistema di trasporti stabile, accessibile e affidabile, governato nell'interesse pubblico, fondato su buona occupazione e qualità del servizio, e riconosciuto come infrastruttura strategica nazionale ed europea.

Una proposta per il sistema aeroportuale sardo

Alla luce delle criticità evidenziate e delle trasformazioni in atto nella geografia infrastrutturale nazionale, la CISL Sardegna ritiene necessario avanzare una proposta chiara di indirizzo e di governance del sistema aeroportuale regionale, fondata su alcuni principi essenziali.

In primo luogo, il sistema aeroportuale della Sardegna deve essere riconosciuto come infrastruttura strategica di interesse nazionale, al pari delle grandi opere continentali, in quanto strumento indispensabile per garantire l'unità economica e sociale del Paese e per compensare strutturalmente la condizione di insularità. Tale riconoscimento deve tradursi in politiche stabili, non episodiche, e in un impegno diretto dello Stato nella definizione degli standard di servizio e delle risorse necessarie.

In secondo luogo, la CISL Sardegna propone un modello di governance unitaria e programmata del sistema aeroportuale regionale, capace di valorizzare le diverse funzioni degli scali senza contrapporli tra loro.

Cagliari deve essere confermato come infrastruttura di equilibrio e di continuità annuale per la mobilità dei residenti; Olbia va collocata all'interno di una strategia che governi la stagionalità e ne integri la forte vocazione turistica con le esigenze del sistema regionale; Alghero deve essere sostenuto attraverso meccanismi di compensazione che ne riconoscano il ruolo di presidio territoriale e di coesione.

In questo quadro, la CISL Sardegna ritiene necessario istituire un tavolo permanente di confronto tra Regione, Governo, gestori aeroportuali, parti sociali ed enti regolatori, con il compito di:

- *definire una programmazione pluriennale delle rotte e dei servizi;
- *coordinare gli investimenti infrastrutturali e tecnologici;
- *garantire la coerenza tra continuità territoriale, sviluppo turistico e mobilità dei residenti;
- *monitorare gli effetti occupazionali e organizzativi delle scelte di gestione.

Un elemento centrale della proposta riguarda il lavoro. La CISL Sardegna chiede che ogni assetto di governance e ogni scelta di gestione del sistema aeroportuale assumano come vincolo il rispetto dei contratti collettivi nazionali sottoscritti dalle organizzazioni comparativamente più rappresentative, la tutela della stabilità occupazionale, la qualità delle condizioni di lavoro e la sicurezza. Il lavoro non può essere considerato una variabile di aggiustamento, ma una componente strutturale dell'affidabilità e della sostenibilità del sistema.

Infine, la CISL Sardegna propone che le politiche di continuità territoriale e di compensazione dell'insularità siano integrate in una strategia europea, valorizzando gli strumenti dell'Unione per le regioni insulari e periferiche, affinché i collegamenti della Sardegna siano inseriti a pieno titolo nelle reti di trasporto e di coesione europee.

Solo attraverso una governance pubblica forte, una programmazione di lungo periodo e una valorizzazione del lavoro è possibile garantire alla Sardegna un sistema aeroportuale stabile, affidabile e coerente con l'interesse generale dell'isola e del Paese.

FOCUS SUGLI AEROPORTI DELLA SARDEGNA

Il presente documento nasce con l'obiettivo di offrire un quadro organico, informato e consapevole sul dibattito in corso relativo al sistema aeroportuale regionale e alle ipotesi di riassetto della sua governance.

Non si tratta di un'analisi tecnica fine a se stessa, ma di uno strumento di lettura politica, pensato per sostenere una presa di posizione CISL fondata su dati, valutazioni di merito e una visione di lungo periodo.

Gli aeroporti della Sardegna non sono semplici infrastrutture di trasporto: sono snodi essenziali di cittadinanza, determinanti per il diritto alla mobilità, per la coesione territoriale, per il lavoro e per lo sviluppo equilibrato dell'isola.

Il documento accompagna e rafforza la proposta CISL già espressa in apertura, collocando il tema aeroportuale dentro una riflessione più ampia sull'insularità, sulle nuove asimmetrie infrastrutturali del Paese e sulla necessità di costruire per la Sardegna una vera vertenza nazionale ed europea sui diritti di connessione.

In questo senso, il testo intende:

- favorire una discussione consapevole;
- offrire una base comune di analisi e linguaggio;
- sostenere l'azione politica e sindacale della CISL nei confronti delle istituzioni regionali, nazionali ed europee.

È con questo spirito che si introduce il quadro di contesto e le successive valutazioni.

Va inoltre tenuto presente che il sistema cresce su basi strutturali fragili: in diversi casi infrastrutture e aerostazioni richiedono ammodernamenti e ampliamenti; gli spazi operativi e la capacità di accoglienza sono prossimi alla saturazione (soprattutto a Cagliari); i picchi stagionali vengono spesso scaricati sull'organizzazione del lavoro; permangono criticità su viabilità esterna, parcheggi e accessibilità; la dipendenza dalla stagionalità turistica e da pochi vettori dominanti rende l'offerta meno robusta. A ciò si sommano nodi noti in tema di appalti e servizi a terra, dove qualità del lavoro e continuità occupazionale possono essere sacrificate senza regole chiare e investimenti certi.

1) Contesto: cosa sta accadendo

Nelle ultime settimane il tema della governance degli aeroporti sardi è tornato al centro del confronto politico e pubblico, con l'emergere – e la ripresa – dell'ipotesi di costituire una holding unica (indicata nel dibattito come "Sardegna Aeroporti") capace di integrare, sotto un'unica regia societaria e industriale, le società che oggi operano sui tre scali principali dell'isola: Cagliari-Elmas, Olbia e Sassari-Alghero.

È necessario riportare il confronto sul piano del merito: l'aeroporto, come infrastruttura, è un bene dello Stato e resta pubblico. Il dibattito non riguarda la privatizzazione dell'aeroporto, ma il modello di gestione e la governance della società concessionaria. Confondere proprietà dell'infrastruttura e gestione significa spostare il confronto dalla responsabilità alla propaganda.

L'operazione, per come viene rappresentata nel dibattito, si fonderebbe su tre elementi chiave:

1. Integrazione societaria e industriale: un unico soggetto (holding) che coordini strategie, investimenti, politiche commerciali, marketing territoriale, rapporti con le compagnie e gestione degli asset, superando l'attuale assetto "a scali" e costruendo un perimetro unico di sistema.

2. Ingresso della Regione: si discute della partecipazione pubblica regionale attraverso un investimento indicato nell'ordine di 30 milioni di euro, già richiamato come voce di bilancio. L'obiettivo dichiarato sarebbe quello di garantire una presenza della Regione nelle scelte su una infrastruttura strategica e sulle politiche di accessibilità dell'isola.

3. Ruolo determinante di un partner finanziario-industriale: nel perimetro dell'ipotesi ricorre il riferimento al fondo infrastrutturale F2i Ligantia, come soggetto in grado di assicurare capacità di investimento, governance e indirizzo industriale, con un peso rilevante nell'assetto finale.

Questa prospettiva viene letta da alcuni come un tentativo di rafforzare il sistema (più capacità negoziale con i vettori, programmazione coordinata, razionalizzazione dei costi, investimenti più ordinati e marketing integrato), ma al tempo stesso ha riaperto un fronte di criticità e interrogativi che riguardano soprattutto il percorso con cui l'operazione verrebbe realizzata e le conseguenze istituzionali che potrebbe produrre.

Parallelamente, infatti, sono emerse valutazioni critiche riconducibili a due ordini di questioni:

1. Profili di evidenza pubblica e gara: nel dibattito viene richiamato il tema della correttezza e della solidità procedurale nel caso in cui si determini un ingresso o un rafforzamento di un socio privato in un perimetro con presenza pubblica e connesso alla gestione di un servizio di interesse generale. Qui il punto non è formale: una procedura percepita come fragile può aprire a ricorsi, contenziosi e blocchi, con effetti immediati sulla stabilità del sistema e sugli investimenti.

2. Possibili ricadute sulle concessioni aeroportuali: l'ipotesi di un cambio significativo degli assetti societari e del controllo, se non costruita su basi giuridiche e regolatorie inattaccabili, viene collegata nel dibattito al tema della tenuta delle concessioni, della vigilanza e dei poteri dell'autorità concedente e regolatoria. In altre parole, il rischio paventato è che un'operazione pensata per "mettere ordine" finisca per generare incertezza proprio sulla cornice che dovrebbe garantire continuità e programmazione.

In sintesi, si è aperta una fase in cui la discussione non riguarda soltanto una modifica organizzativa, ma una scelta di architettura strategica: chi decide, con quali regole, con quali poteri pubblici effettivi, e con quali garanzie industriali e sociali.

Per la CISL, questo contesto impone un approccio non ideologico: prima di discutere il "modello", occorre chiarire con precisione perimetro, atti, procedure e condizioni che rendano l'operazione utile all'interesse generale e stabile nel tempo.

2) Assetto attuale del sistema aeroportuale sardo: configurazione, punti di forza e criticità

L'attuale assetto del sistema aeroportuale sardo è il risultato di percorsi differenziati per storia, funzione, solidità economica e ruolo territoriale. Non si tratta quindi di un sistema omogeneo, ma di un equilibrio costruito nel tempo, che oggi presenta punti di forza consolidati e criticità strutturali da governare con attenzione in qualsiasi ipotesi di riassetto.

Aeroporto di Cagliari-Elmas - Hub principale dell'isola

Lo scalo di Cagliari è gestito da SOGAER, titolare di una concessione quarantennale che assicura stabilità gestionale e orizzonte di lungo periodo. Nel tempo si è strutturato come gruppo integrato, con attività interne e controllate (servizi aeroportuali, security, supporto operativo), rafforzando il controllo industriale e la qualità complessiva del servizio.

Dal punto di vista economico-finanziario, Cagliari presenta da anni risultati positivi e una posizione finanziaria solida, che lo rendono uno scalo non dipendente da interventi di riequilibrio, ma piuttosto un asset forte del sistema regionale.

Punti di forza:

- ruolo di hub civile principale della Sardegna, con continuità annuale dei collegamenti;
- solidità economica e capacità di autofinanziamento;
- unica vera intermodalità ferro-aereo dell'isola, a servizio dell'area metropolitana;
- struttura organizzativa integrata e maggiore stabilità occupazionale;
- funzione sociale essenziale per mobilità di lavoratori, studenti e cittadini.

Punti di debolezza:

- significativa esposizione al modello low-cost su alcune rotte;
- pressioni ambientali e territoriali legate ai volumi di traffico;
- rischio, in una holding unica, di essere utilizzato come fattore di compensazione finanziaria senza adeguate garanzie;
- limitata presenza di collegamenti di lungo raggio, nonostante il potenziale infrastrutturale.

L'aeroporto di Cagliari non è uno scalo "da riequilibrare", ma un pilastro del sistema che va tutelato nella sua funzione pubblica e industriale, evitando un indebolimento del suo ruolo decisionale.

Aeroporto di Olbia Costa Smeralda – Hub turistico del Nord-Est

Lo scalo di Olbia presenta un profilo fortemente orientato al turismo nazionale e internazionale, con volumi elevati nella stagione estiva e una capacità significativa di attrazione di compagnie, charter e traffico ad alta redditività. Negli ultimi anni è entrato in un percorso di integrazione societaria con Alghero, con una presenza rilevante del fondo F2i Ligantia, orientata a rafforzare capacità di investimento ed efficienza gestionale.

Punti di forza:

- elevata attrattività turistica e buona redditività stagionale;
- capacità di competere sul mercato delle rotte estive;
- infrastrutture adeguate ai picchi di traffico;
- lavori in corso per il collegamento ferroviario, che rappresentano un potenziale salto di qualità.

Punti di debolezza:

- stagionalità molto accentuata, con forte riduzione dell'operatività invernale;
- funzione limitata per la mobilità dei residenti fuori stagione;
- collegamento ferroviario non ancora operativo, con conseguente dipendenza dal trasporto su gomma;

- forte esposizione alle strategie commerciali delle compagnie aeree.

L'aeroporto di Olbia è uno scalo forte ma sbilanciato; senza vincoli di sistema rischia di diventare il modello dominante, pur rispondendo a bisogni parziali.

Aeroporto di Alghero - Scalo di equilibrio territoriale

Lo scalo di Alghero svolge una funzione strategica di presidio territoriale del Nord-Ovest della Sardegna, ma presenta una fragilità strutturale sotto il profilo economico e operativo. L'integrazione con Olbia ha introdotto una logica di sistema asimmetrico, in cui uno scalo più forte sostiene uno più debole, ma con risultati fortemente dipendenti dalle politiche commerciali e dagli incentivi.

Punti di forza:

- ruolo chiave per la coesione territoriale e per le comunità locali;
- funzione sociale in assenza di alternative rapide di mobilità;
- potenziale turistico non pienamente espresso;
- infrastruttura di volo tecnicamente adeguata.

Punti di debolezza:

- fragilità economica strutturale;
- assenza totale di collegamento ferroviario, accessibilità solo stradale;
- alta volatilità delle rotte, soprattutto in inverno;
- forte esposizione alle decisioni dei soggetti gestori;
- impatto diretto su occupazione e indotto in caso di riduzione dell'operatività.

L'aeroporto di Sassari-Alghero è lo scalo che più rischia di essere penalizzato in una logica puramente finanziaria e richiede garanzie esplicite di sistema.

In sintesi

L'assetto attuale dimostra che la Sardegna non parte da una condizione uniforme:

- l'aeroporto di Cagliari garantisce stabilità, servizio universale e intermodalità;
- l'aeroporto di Olbia concentra valore turistico e redditività stagionale;
- l'aeroporto di Alghero assicura equilibrio territoriale ma è strutturalmente fragile.

Per la CISL Sardegna, armonizzare non significa omologare: una holding unica può funzionare solo se riconosce queste differenze, le governa con strumenti pubblici reali e impedisce che la razionalizzazione si traduca in selezione dei territori, delle rotte e del lavoro.

3) Criticità di metodo, governance e interesse pubblico (e valutazione circa l'utilità per la comunità sarda)

Il dibattito sul riassetto del sistema aeroportuale sardo non riguarda una scelta tecnica neutra, ma una decisione strutturale che incide su diritti di cittadinanza, sviluppo territoriale, lavoro e coesione dell'isola. Per la CISL Sardegna, le criticità si collocano su due piani strettamente connessi: la solidità giuridico-regolatoria

dell'operazione e la qualità della governance pubblica. Da questi due piani discende la risposta alla **domanda di fondo: l'operazione è utile o dannosa per la comunità sarda?**

I richiami formulati dalla Corte dei conti sul progetto di integrazione e aggregazione degli aeroporti sardi non possono essere liquidati come aspetti tecnici: l'utilizzo di risorse pubbliche impone istruttorie solide, trasparenza dei processi decisionali e condizioni pubbliche esigibili nel tempo.

L'esperienza dimostra che non esistono modelli "buoni" o "cattivi" in astratto. La presenza di soggetti privati non equivale automaticamente a perdita di ruolo territoriale, così come la presenza pubblica non garantisce di per sé efficienza. La differenza la fanno la strategia industriale, la capacità di investimento e, soprattutto, la qualità della governance.

A) Profili legali e regolatori

1. Evidenza pubblica e obbligo di gara

Nel momento in cui un soggetto pubblico entra o rafforza la propria presenza in una società che gestisce un servizio di interesse generale e, contestualmente, si prefigura l'ingresso o il rafforzamento di un socio privato con ruolo determinante, si apre un tema centrale di evidenza pubblica.

Il punto non è formale ma sostanziale: selezione del partner, motivazioni dell'assetto, trasparenza degli atti e coerenza con i principi di concorrenza devono essere inequivocabili. Operazioni costruite su percorsi percepiti come chiusi o predeterminati espongono l'intero impianto a contestazioni e ricorsi, con effetti immediati su tempi, investimenti e credibilità del sistema.

2. Mutamento del controllo e soglia di rischio

La criticità aumenta se l'operazione determina, direttamente o indirettamente, un mutamento del controllo o un cambiamento sostanziale dei soggetti che assumono le decisioni industriali e commerciali. In questi casi la questione non è l'opportunità politica, ma la tenuta giuridica: l'assetto deve reggere a ogni verifica, oggi e nel tempo, per evitare che una scelta presentata come "di rafforzamento" produca invece instabilità.

3. Concessioni e stabilità del sistema

Nel settore aeroportuale la stabilità delle concessioni è un fattore decisivo. Qualsiasi riassetto societario che presenti profili di fragilità può generare:

- incertezza sui programmi industriali;
- rallentamenti o sospensioni di investimenti;
- difficoltà nei rapporti con vettori, finanziatori e operatori.

In questo quadro, i rilievi e le osservazioni – richiamati nel dibattito pubblico – di organismi di controllo e vigilanza devono essere assunti come segnali istituzionali, non come elementi di scontro. Ignorarli significherebbe moltiplicare i rischi.

Il primo nodo riguarda il metodo: senza certezza giuridica, trasparenza e tracciabilità degli atti, l'esito più probabile non è il rafforzamento del sistema, ma contenzioso, stop procedurali e blocco degli investimenti.

B) Governance e ruolo della Regione

L'eventuale rafforzamento della presenza pubblica nella governance del sistema aeroportuale sardo rende ancora più centrale la questione dell'indirizzo effettivo. Come evidenziato nell'Allegato tecnico, la partecipazione della Regione nei tre scali principali è oggi frammentata e differenziata e, se rapportata a un perimetro consolidato, risulta complessivamente limitata. L'ipotesi di riassetto in discussione – che punta ad aumentare la quota regionale

fino a circa il 10% attraverso un investimento pubblico significativo – rappresenta quindi un salto di qualità politico, prima ancora che societario.

Proprio per questo, **la CISL Sardegna ritiene che una maggiore presenza pubblica non possa essere concepita come una semplice partecipazione patrimoniale. Più cresce l'impegno finanziario della Regione, più devono essere chiari, vincolanti e verificabili i poteri di indirizzo pubblico, gli obblighi di servizio e i meccanismi di riequilibrio territoriale nell'interesse generale.**

1. Concentrazione delle decisioni

Una holding unica può generare efficienze organizzative e industriali, ma comporta inevitabilmente una forte concentrazione delle decisioni strategiche in un unico soggetto, con effetti diretti su:

- rotte e accessibilità dei territori;
- investimenti e priorità per ciascuno scalo;
- tariffe e politiche commerciali;
- relazioni con le compagnie aeree;
- organizzazione del lavoro, appalti e filiere di servizio.

Se tale concentrazione avviene in un assetto a prevalenza privata, il rischio concreto è che il criterio guida delle scelte diventi la redditività di breve periodo, a scapito dell'interesse generale, della coesione territoriale e dei diritti di mobilità dei cittadini.

Per questo è indispensabile prevedere contrappesi chiari e strumenti di bilanciamento dei poteri, capaci di garantire:

- un effettivo controllo pubblico sulle decisioni strategiche;
- la tutela dell'equilibrio territoriale all'interno dell'isola;
- una distribuzione equa degli investimenti e delle opportunità di sviluppo.

Le economie di scala possono e devono creare valore sociale e sviluppo, non soltanto profitti. L'esperienza dimostra che non esistono modelli "buoni" o "cattivi" in astratto: esistono gestioni pubbliche che hanno trascurato territori ed efficienza ed esistono gestioni miste o private che, grazie a una governance con un controllo pubblico forte, hanno operato nell'interesse collettivo e dello sviluppo locale.

La qualità della governance è il fattore decisivo che determina se la concentrazione diventa una leva di sviluppo o un fattore di squilibrio.

2. Quota pubblica: presenza o indirizzo?

Per la CISL Sardegna la questione non è se la Regione debba "esserci", ma come debba esercitare il proprio ruolo.

Una partecipazione pubblica priva di poteri reali rischia di essere:

- puramente simbolica;
- incapace di orientare le scelte che contano;
- funzionale solo a legittimare decisioni assunte altrove.

Servono invece strumenti chiari e vincolanti, quali:

- diritti speciali e materie riservate;
- obblighi di servizio pubblico;

- meccanismi di riequilibrio territoriale;
- indicatori di risultato (KPI) pubblici e verificabili su investimenti, rete, accessibilità e lavoro;
- patti parasociali esigibili nel tempo.

In assenza di questi strumenti, il rischio è che la quota pubblica resti nominale, senza reale capacità di incidere sulle scelte strategiche.

3. Equilibrio territoriale e diritto alla mobilità

In Sardegna l'aeroporto non è solo un'infrastruttura turistica: è una infrastruttura di cittadinanza.

Governare il sistema significa garantire collegamenti stabili tutto l'anno, tutelare i bacini più fragili e impedire che la selezione delle rotte segua esclusivamente logiche di mercato, penalizzando lavoratori, studenti, pazienti, territori interni e aree meno forti.

Il punto decisivo è capire se questa scelta rafforza o indebolisce la comunità sarda nel suo insieme. Proprio per questo, il nodo centrale riguarda la governance: la Regione deve poter esercitare un indirizzo pubblico effettivo e misurabile. In assenza di poteri reali e di obiettivi verificabili, una governance unica rischia di sfuggire al controllo democratico e di produrre effetti distanti dall'interesse generale.

Valutazione CISL

Per la CISL Sardegna, la holding non è né buona né cattiva in sé: può rappresentare un'opportunità oppure un rischio, a seconda di come viene costruita, governata e vincolata agli obiettivi di interesse pubblico.

È utile se:

- rafforza la continuità territoriale reale, anche fuori stagione;
 - coordina investimenti e strategie evitando competizione interna tra scali;
 - utilizza il potere contrattuale a vantaggio dell'accessibilità dell'isola;
 - garantisce equilibrio territoriale e coesione sociale;
 - tutela lavoro di qualità e stabilità occupazionale;
 - poggia su un impianto giuridico solido e inattaccabile.
- In questo caso diventa uno strumento di politica pubblica, non solo di gestione industriale.

È dannosa se:

- concentra il potere in un soggetto a prevalenza privata senza contrappesi;
 - nasce su basi procedurali fragili;
 - utilizza la forza di uno scalo per compensare squilibri senza ritorni di servizio;
 - accentua stagionalità e selezione delle rotte più redditizie;
 - riduce gli aeroporti a strumenti del solo turismo;
 - produce dumping contrattuale e precarizzazione del lavoro.
- In questo scenario la holding diventa un fattore di disuguaglianza, non di sviluppo.

In sintesi

- La holding è un mezzo, non un fine.
- È utile solo se governata nell'interesse generale.
- È dannosa se guidata prevalentemente da logiche finanziarie.

Per la CISL Sardegna la vera domanda non è “holding sì o no”, ma: quali garanzie giuridiche, quali poteri pubblici reali, quali obiettivi misurabili e quali tutele per lavoro e territori vengono definiti prima di decidere.

Solo a queste condizioni l'operazione può rappresentare un'opportunità per la comunità sarda; in loro assenza, costituirebbe un rischio sistemico che l'isola non può permettersi.

4) Criticità industriali e territoriali

Le criticità industriali e territoriali del sistema aeroportuale sardo non possono essere lette in modo uniforme. I tre scali principali rispondono a funzioni diverse, intercettano domande differenti di mobilità e sono esposti in modo diseguale alle dinamiche del mercato. Proprio per questo, qualsiasi ipotesi di riassetto deve partire da una valutazione puntuale dei ruoli strutturali di ciascun aeroporto.

I volumi di traffico in costante crescita – oltre 10,6 milioni di passeggeri nel 2024 – impongono una responsabilità aggiuntiva. Il sistema, soprattutto a Cagliari, opera sempre più vicino ai limiti strutturali e organizzativi, rendendo indispensabili investimenti programmati, ammodernamenti infrastrutturali e una gestione dei picchi che non venga scaricata sull'organizzazione del lavoro.

Aeroporto di Cagliari-Elmas come hub civile dell'isola

Lo scalo di Cagliari rappresenta il baricentro civile e funzionale del sistema aeroportuale sardo. Non è soltanto il primo aeroporto per volumi complessivi, ma quello che più direttamente incide sulla vita quotidiana dei cittadini e sull'operatività economica e istituzionale dell'isola.

Continuità annuale dei collegamenti

Cagliari garantisce, più degli altri scali, una rete stabile durante tutto l'arco dell'anno. Questa continuità non è un dato neutro: significa accesso a lavoro, studio, cure sanitarie, servizi pubblici e relazioni economiche.

Il rischio industriale, in un'ottica di riassetto non governato, è che questa funzione venga progressivamente subordinata a logiche di redditività comparata, con una riduzione della qualità e della stabilità dei collegamenti meno remunerativi ma socialmente essenziali.

Integrazione intermodale

Cagliari è l'unico aeroporto sardo dotato di una intermodalità ferro-aereo pienamente operativa, che lo connette direttamente alla città e all'area metropolitana.

Questo elemento rafforza il suo ruolo di hub civile, riducendo tempi di accesso, impatto ambientale e congestione stradale. In chiave industriale, l'intermodalità rappresenta un vantaggio competitivo di sistema, che va preservato e potenziato, non depotenziato da una redistribuzione delle funzioni basata esclusivamente su criteri commerciali.

Sostenibilità ambientale e convivenza territoriale

L'intensità dei flussi comporta anche criticità: rumore, emissioni, pressione infrastrutturale e rapporto con le aree urbane limitrofe.

Per CISL, la sostenibilità non può essere trattata come variabile accessoria: serve una governance capace di tenere insieme sviluppo dell'aeroporto, qualità della vita dei residenti, sicurezza e investimenti tecnologici. In assenza di un indirizzo pubblico forte, il rischio è che la sostenibilità venga sacrificata a favore dell'aumento dei volumi.

La questione importante è che l'aeroporto di Cagliari Elmas deve restare un hub civile e intermodale, non un semplice nodo commerciale. Indebolirne la funzione significherebbe colpire direttamente il diritto alla mobilità dei sardi.

Aeroporto di Olbia Costa Smeralda e Aeroporto di Alghero-Fertilia: stagionalità e fragilità strutturali

Gli scali del Nord Sardegna condividono alcune criticità industriali comuni, pur con differenze significative di forza economica e di bacino.

Forte stagionalità dei flussi

Olbia e Alghero sono caratterizzati da una concentrazione molto elevata del traffico nei mesi estivi, con una drastica riduzione dell'operatività in inverno.

Questa stagionalità incide su: stabilità delle rotte; qualità dell'occupazione (lavoro discontinuo e stagionale); capacità di pianificazione degli investimenti; affidabilità del servizio per i residenti.

Esposizione alle scelte delle compagnie e volatilità del mercato

In particolare per Olbia, ma in modo ancora più accentuato per Alghero, l'operatività dipende fortemente dalle strategie commerciali delle compagnie aeree, soprattutto low-cost.

Questo comporta un'elevata volatilità: rotte che si aprono e si chiudono rapidamente, frequenze che variano di stagione in stagione, scarsa prevedibilità nel medio periodo. In assenza di strumenti di sistema, il territorio subisce decisioni prese altrove.

Necessità di compensazioni di sistema

Dal punto di vista industriale, Olbia e Alghero non possono reggere esclusivamente su logiche di mercato puro.

Alghero, in particolare, svolge una funzione di equilibrio territoriale per il Nord-Ovest dell'isola, ma presenta una fragilità strutturale che richiede compensazioni esplicite: investimenti mirati, politiche di sostegno alle rotte, integrazione con altri scali.

Olbia, pur essendo economicamente più forte, resta sbilanciata sulla stagione turistica e necessita di politiche di destagionalizzazione e di rafforzamento della funzione per i residenti.

Senza meccanismi di riequilibrio, una governance unica rischia di premiare sistematicamente le rotte più redditizie, lasciando scoperti i bisogni di mobilità delle comunità locali e accentuando le disuguaglianze territoriali.

Conclusioni

Le criticità industriali e territoriali dimostrano che il sistema aeroportuale sardo non può essere governato con un'unica metrica di efficienza economica.

Per la CISL Sardegna, un eventuale riassetto è accettabile solo se introduce strumenti di compensazione, obiettivi di servizio pubblico e investimenti differenziati, capaci di trasformare le differenze tra scali in un valore di sistema e non in una fonte di squilibrio.

Governare la crescita del sistema aeroportuale significa assumersi la responsabilità di coniugare sviluppo, diritti di mobilità e qualità del lavoro. Senza contrappesi reali e un indirizzo pubblico effettivo, il rischio è che competitività e rilancio si traducano in nuovi squilibri territoriali e sociali, che la Sardegna non può permettersi.

5) Criticità sociali e del lavoro

Per la CISL Sardegna, qualsiasi riassetto del sistema aeroportuale non può essere valutato solo su governance e finanza: gli aeroporti sono anche luoghi di lavoro complessi, con migliaia di addetti tra personale diretto e filiere di appalto, e con un impatto immediato su qualità dei servizi, sicurezza e coesione sociale.

Il rischio principale, in operazioni di integrazione/holding, è che la "razionalizzazione" venga scaricata su lavoro e appalti attraverso tagli, esternalizzazioni, compressione del costo del lavoro e precarizzazione.

Il riassetto del sistema aeroportuale riguarda anche un perimetro occupazionale reale e significativo: nel 2024 si contano oltre 1.200 addetti diretti nelle società di gestione e nelle principali controllate operative, con effetti

immediati su lavoro, appalti e qualità dei servizi. Per questo, qualsiasi scelta non può essere valutata solo in termini societari o finanziari.

La crescita del sistema avviene su basi ancora fragili: infrastrutture e aerostazioni che richiedono ampliamenti, criticità su viabilità e accessibilità, forte dipendenza dalla stagionalità turistica e da pochi vettori dominanti. In questo contesto, senza regole chiare e investimenti certi, il rischio è che qualità del lavoro e continuità occupazionale negli appalti e nei servizi a terra vengano progressivamente sacrificate.

Dal punto di vista sindacale, la questione decisiva non è se riorganizzare il sistema, ma a quali condizioni. Sono indispensabili clausole sociali esigibili, corretta applicazione dei CCNL, tutela della continuità occupazionale, contrasto al dumping contrattuale, formazione continua, salute e sicurezza come priorità industriali.

A) Clausole sociali e tutela dell'occupazione (diretti e indotto)

Gli aeroporti operano con una struttura occupazionale articolata: personale della gestione (amministrazione, operations, safety, security di competenza, manutenzioni); attività a rete (handling, rampa, check-in, assistenza passeggeri); servizi essenziali e commerciali (pulizie, vigilanza, retail, ristorazione, parcheggi, manutenzioni impiantistiche, logistica).

In un riassetto societario, le criticità tipiche sono: trasferimenti di ramo d'azienda o riorganizzazioni che cambiano datore di lavoro e condizioni; riduzione o rimodulazione di servizi tra scali con effetti diretti sull'occupazione locale; aumento della stagionalità e ricorso a contratti deboli (soprattutto negli scali più esposti).

Servono clausole sociali vincolanti e preventive, che garantiscano: continuità occupazionale, mantenimento dei livelli e gestione trasparente di eventuali riorganizzazioni; tutela del perimetro dell'indotto e dei lavoratori in appalto, non solo dei "diretti"; regole chiare su mobilità interna, cambi appalto e subentri.

B) CCNL corretti e contrasto al dumping negli appalti

Negli aeroporti il rischio maggiore non nasce solo dal cambio proprietario, ma dal modo in cui vengono gestiti appalti e subappalti. La concorrenza sul prezzo, se non regolata, produce: dumping contrattuale (applicazione di contratti non coerenti con le attività svolte); gare al massimo ribasso che comprimono orari, organici e salari; riduzione della qualità del servizio e aumento del contenzioso lavoristico; segmentazione del lavoro con disuguaglianze tra addetti che operano nello stesso sito.

Attenzione: in un sistema aeroportuale integrato occorre fissare un "perimetro minimo" di regole: applicazione dei CCNL realmente pertinenti alle lavorazioni (handling, security, multiservizi, trasporto, ecc.); clausole di salvaguardia su livelli retributivi, orari, turnazioni e diritti; criteri di gara che valorizzino qualità, competenze e stabilità occupazionale, limitando il massimo ribasso; trasparenza lungo la catena degli affidamenti (subappalti inclusi).

C) Formazione continua, sicurezza e qualità del lavoro

Nel settore aeroportuale la qualità del lavoro è direttamente connessa a: sicurezza operativa (safety) e sicurezza delle persone (security); qualità dell'esperienza per passeggeri e operatori; capacità di gestire picchi stagionali e situazioni critiche (meteo, disservizi, emergenze).

La trasformazione digitale (processi di check-in, controlli, gestione flussi, gestione bagagli) e l'evoluzione degli standard internazionali richiedono un investimento strutturale su competenze.

Le criticità più frequenti in fasi di riassetto sono: riduzione degli organici e intensificazione dei carichi di lavoro, con aumento del rischio infortunistico; formazione trattata come adempimento e non come investimento; perdita di know-how se aumenta il turnover o si frammentano i servizi.

Linea CISL: occorrono impegni misurabili su: piani di formazione certificata e aggiornamento continuo (safety/security, digital, customer care, gestione emergenze); standard minimi su organici e turnazioni, coerenti con volumi e picchi stagionali; salute e sicurezza come KPI industriale (infortuni, near miss, audit, ore formative per addetto).

Per la CISL sarda: lavoro e servizi sono inseparabili

Una scelta societaria che non mette al centro lavoro e appalti produce due effetti certi: peggiora le condizioni dei lavoratori e aumenta la precarietà; abbassa la qualità e l'affidabilità del servizio per i cittadini.

Per questo la CISL Sardegna considera non negoziabili tre condizioni sociali in qualsiasi riassetto:

- Clausole sociali di sistema: continuità occupazionale e tutele estese a indotto e appalti.
- Regole anti-dumping: CCNL corretti, criteri di gara orientati alla qualità, tracciabilità dei subappalti.
- Formazione e sicurezza come pilastri industriali: investimenti certi, standard e indicatori pubblici.

ALLEGATO TECNICO – QUADRO ECONOMICO, INFRASTRUTTURALE E OPERATIVO

Sistema aeroportuale sardo

Il presente allegato tecnico fornisce un quadro sintetico ma strutturato delle principali caratteristiche economiche, infrastrutturali, operative e occupazionali del sistema aeroportuale sardo, a supporto della valutazione sul possibile riassetto societario e di governance.

L'analisi è costruita su dati consolidati riferiti al triennio 2022-2024, provenienti da fonti ufficiali di settore (ENAC, società di gestione, bilanci pubblici), ed è finalizzata a mettere in relazione numeri, funzioni degli scali e implicazioni di interesse pubblico.

1. Infrastrutture e accessibilità

Cagliari-Elmas

- Pista superiore a 2.800 metri, idonea a traffico medio-lungo raggio.
- Terminal moderno, progressivamente ampliato.
- Unico scalo sardo con collegamento ferroviario diretto attivo, integrato con la rete urbana e metropolitana.
- Accessibilità complessivamente buona, ma con criticità crescenti su viabilità esterna e parcheggi, soprattutto nei picchi stagionali.

Olbia Costa Smeralda

- Pista di circa 2.700 metri.
- Terminal ampliato e adeguato ai flussi turistici estivi.
- Collegamento ferroviario non ancora attivo, ma con lavori in corso.
- Accessibilità prevalentemente su gomma, con forti pressioni stagionali.

Alghero-Fertilia

- Pista di circa 3.000 metri, tecnicamente adeguata.
- Terminal funzionale ma con margini di ammodernamento.

- Accessibilità esclusivamente stradale, assenza totale di collegamento ferroviario.
- Ruolo di presidio territoriale per il Nord-Ovest dell'isola.

2. Ruolo economico e funzionale degli scali

- Cagliari: hub civile principale dell'isola, riferimento per la mobilità dei residenti, continuità annuale dei collegamenti, maggiore integrazione intermodale.
- Olbia: hub turistico del Nord-Est, forte attrattività internazionale e alta redditività stagionale.
- Alghero: scalo di equilibrio territoriale, funzione sociale rilevante ma con maggiore fragilità strutturale.

Il sistema non è omogeneo: ciascun aeroporto risponde a funzioni differenti e intercetta bisogni diversi di mobilità.

3. Traffico passeggeri (dati 2024)

- Cagliari-Elmas: 5.161.212 passeggeri
- Olbia-Costa Smeralda: 3.883.235 passeggeri
- Alghero-Fertilia: 1.611.625 passeggeri

Totale Sardegna: 10.656.072 passeggeri

Il traffico è in crescita costante rispetto al periodo post-pandemico.

Cagliari, in particolare, opera sempre più vicino ai limiti strutturali e organizzativi, rendendo urgenti investimenti programmati e una gestione dei flussi più equilibrata.

4. Frequenze operative e stagionalità

Stagione invernale (novembre-marzo)

- Cagliari: 60-80 voli/giorno
- Olbia: 20-30 voli/giorno
- Alghero: 15-25 voli/giorno

Stagione estiva (aprile-ottobre)

- Cagliari: 120-150 voli/giorno
- Olbia: 140-180 voli/giorno
- Alghero: 60-80 voli/giorno

La stagionalità è fortemente concentrata sugli scali del Nord, con effetti diretti su:

- stabilità delle rotte;
- qualità e continuità occupazionale;
- affidabilità del servizio per i residenti.

5. Quadro economico-finanziario (bilanci recenti)

Olbia - GEASAR

- Utile netto
 - 2022: 27,37 mln €
 - 2023: 22,19 mln €
 - 2024: 24,49 mln €

- EBITDA 2024: 33,05 mln €
- Valore della produzione 2024: 73,73 mln €

GEASAR presenta la struttura reddituale più robusta del sistema aeroportuale sardo, con elevata capacità di generare margini operativi, pur in presenza di una forte stagionalità dei flussi.

Cagliari - SOGAER

- Utile netto
- 2022: circa 11,6 mln €
- 2023: circa 13,0 mln €
- 2024: circa 10,5 mln €
- EBITDA 2024: circa 20-22 mln €
- Valore della produzione 2024: circa 65 mln €

SOGAER evidenzia una solidità economico-finanziaria strutturale, con risultati positivi e continui, ma margini inferiori rispetto a Olbia a fronte di un ruolo più marcato di hub civile e di servizio universale, con costi organizzativi e infrastrutturali più elevati.

Alghero - SOGEAAL

- Utile netto
- 2022: equilibrio economico / utile molto contenuto
- 2023: equilibrio economico / utile marginale
- 2024: utile contenuto (ordine delle centinaia di migliaia di euro)
- EBITDA 2024: circa 0,9 mln €
- Valore della produzione 2024: circa 21-22 mln €

SOGEAAL opera in una condizione di fragilità strutturale, con margini ridotti, forte esposizione alla stagionalità e agli shock di mercato. La sostenibilità economica dello scalo è strettamente legata a politiche di sistema, compensazioni e scelte di governance orientate al servizio pubblico.

Lettura comparata di sistema

- Olbia: massima redditività e capacità di generare utili, forte esposizione a logiche di mercato e stagionalità.
- Cagliari: equilibrio economico solido, funzione di hub civile e infrastruttura di cittadinanza, margini più contenuti ma ruolo strategico insostituibile.
- Alghero: scalo territorialmente essenziale ma economicamente fragile, che non può essere valutato con metriche esclusivamente finanziarie.

I dati confermano che il sistema aeroportuale sardo è profondamente asimmetrico.

Qualsiasi riassetto o holding:

- non può fondarsi solo sulla redditività;
- deve introdurre meccanismi di riequilibrio e compensazione;
- deve vincolare la governance a obiettivi di servizio pubblico, lavoro di qualità e coesione territoriale.

6. Occupazione e organizzazione del lavoro (2024)

Addetti diretti nelle società di gestione e principali controllate:

- Cagliari – Gruppo SOGAER: 529 dipendenti
- Olbia – Gruppo GEASAR: 489 FTE
- Alghero – SOGEAAL: 203,2 FTE

Totale addetti diretti: oltre 1.200 lavoratori, a cui si aggiunge un indotto rilevante (handling, pulizie, security, retail, ristorazione, manutenzioni).

Caratteristiche strutturali:

- elevata stagionalità occupazionale;
- forte ricorso ad appalti e subappalti;
- crescente fabbisogno di competenze digitali, safety e security;
- impatto diretto su qualità del servizio e sicurezza.

7. Presenza pubblica regionale e governance

Partecipazione regionale attuale:

- Cagliari (SOGAER): circa 4,15% complessivo (diretto + SFIRS)
- Olbia (GEASAR): circa 2% diretto
- Alghero (SOGAAL): circa 28,75% complessivo

Tradotta su un perimetro consolidato, la presenza regionale equivale a circa 3,9% del valore complessivo stimato.

L'ipotesi di riassetto in discussione punta a un aumento fino a circa 10%, configurando un salto politico rilevante che richiede:

- poteri reali di indirizzo pubblico;
- obblighi di servizio vincolanti;
- strumenti di riequilibrio territoriale;
- indicatori verificabili su investimenti, rete e lavoro.

8. Indicatori chiave da presidiare (KPI di sistema)

- Continuità annuale dei collegamenti
- Affidabilità e puntualità del servizio
- Investimenti per singolo scalo
- Accessibilità terrestre e intermodalità
- Qualità, stabilità e sicurezza del lavoro
- Sostenibilità ambientale
- Equilibrio territoriale tra Nord e Sud dell'isola

Conclusione tecnica

Il sistema aeroportuale sardo è strutturalmente asimmetrico.

Qualsiasi ipotesi di riassetto societario o di governance deve:

- riconoscere le diverse funzioni degli scali;
- evitare logiche di pura redditività finanziaria;

- introdurre strumenti di compensazione territoriale;
- garantire diritti di mobilità, qualità del lavoro e sviluppo equilibrato.

Senza un indirizzo pubblico effettivo e misurabile, il rischio non è l'inefficienza tecnica, ma la perdita di controllo sulle scelte strategiche che incidono sulla vita economica e sociale della Sardegna.

Cagliari, 22 Gennaio 2026